ENERO 2023 | N. 11

LAUS HISPANIAE

REVISTA DE HISTORIA DE ESPAÑA

LA GUERRA CORSARIA

CARTOGRAFÍA Y EVOLUCIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

BLAS DE LEZO

La defensa de Cartagena de Indias



LH



SUSCRÍBETE POR 12 € ANUALES

HTTPS://LAUSHISPANIAE.ES



LAUS HISPANIAE **11** | **2023**

DIRECTOR | Juan Pablo Perabá
direccion@laushispaniae.es

REDACTOR JEFE: Javier Martínez-Pinna
coordinacion@laushispaniae.es

COLABORADORES | José Crespo-Francés, Javier Martínez-Pinna, Jordi Núñez Zarragoza

MAQUETACIÓN: d-magmakers
DIRECTORA DE ARTE | Helena R. Olmo

DISEÑO WEB: Belén Serveró

EDITA LAUS HISPANIAE
Alicante

https://laushispaniae.es/
https://twitter.com/laushispaniae
https://www.facebook.com/laushispaniae/

ISSN 2660-5953

EDITORIAL

JUAN PABLO PERABÁ & JAVIER MARTÍNEZ-PINNA,
editores de *Laus Hipaniae*

Después de la Guerra de Sucesión española, Inglaterra trató de apoderarse de unas tierras que, durante siglos, habían pertenecido a la monarquía hispánica. El momento era el más oportuno. Por ello, habida cuenta del enorme poder económico y militar de los ingleses, pocos dudaban de su triunfo en una guerra en la que se iba a decidir el destino de ambos reinos. Con lo que no contaron los británicos fue con el fortalecimiento de nuestra Armada y de nuestra economía, fruto del proceso centralizador y reformista emprendido por la nueva dinastía borbónica, y, sobre todo, con la aparición de grandes militares, como don Blas de Lezo, que protagonizaron algunos de los hechos de armas más épicos y gloriosos de las armas hispanas durante la guerra del Asiento.

En este número de *Laus Hispaniae*, nuestros colaboradores rinden sentido homenaje al gran héroe patrio nacido en el barrio donostiarra de Pasajes, cuyo heroísmo fue determinante para poner contra las cuerdas al poderoso imperio inglés. José Antonio Crespo-Francés nos regala dos artículos. En el primero nos narra ampliamente la defensa de Cartagena de Indias y en el segundo estudia de manera intensa la evolución del conflicto y de la propia ciudad a partir de la cartografía. Por su parte, Javier Ramos nos ofrece un viaje hasta la ciudad caribeña para visitar alguno de sus lugares más emblemáticos, en los que se desarrollaron unos acontecimientos que han quedado grabados en nuestra memoria colectiva.

Finalmente, les ofrecemos dos artículos más: una pequeña biografía de Blas de Lezo y un relato sobre la asombrosa guerra a muerte de los corsarios españoles contra piratas y contrabandistas ingleses, franceses y holandeses en aguas del Caribe. Le aseguramos que este número no le dejará indiferente.


6

32

60

72

84

90







ARTÍCULOS

SECCIONES



«EL ALMIRANTE BLAS DE LEZO», retrato anónimo (1735)

BLAS DE LEZO

LA DEFENSA DE CARTAGENA DE INDIAS

JOSÉ ANTONIO CRESPO-FRANCÉS

Como es normal, no nos podemos limitar a una enumeración secuencial de guerras, combates y acciones, sino que debemos entrar en las causas, las motivaciones y las situaciones de todo tipo, políticas y económicas entre otras, que provocaron este enfrentamiento. Tampoco podemos mirar de forma aislada ninguna de las batallas, y menos la defensa de Cartagena de Indias.

ANTECEDENTES Y PANORAMA GENERAL

Quizá sea interesante ofrecer un detalle inicial que justifique, junto a otros condicionantes, el nacimiento de las conciencias nacionales americanas, que se basa en la organización militar para la defensa de las Américas, una tierra de frontera imposible de cubrir con ejércitos regulares permanentes, por lo que su defensa debió recaer la mayoría de las veces en las milicias, mientras la España peninsular era invadida por las fuerzas napoleónicas.

Hablar de la historia de España y de sus políticas durante los siglos XVII y XVIII se hace imposible de acometer dejando de lado los aspectos militares y navales.

Ciertamente, la pugna hispano-británica viene de atrás, de muy atrás; podemos remontarnos a la llegada de España a América, pero se agudiza durante el periodo del cambio de dinastía, en el que la guerra de Sucesión (1701-1713) supuso por encima de todo una toma de posición de otras potencias europeas para repartirse el Imperio.

A lo largo del siglo XVIII encontramos un panorama estratégico en el que se suceden una serie de conflictos que alcanzan hasta inicios del siglo siguiente y que afectan a una serie de espacios estratégicos concretos. La guerra del Asiento, que tuvo como escenario el Caribe, por la magnitud de concentración de medios y los planes estratégicos puede considerarse como una verdadera guerra moderna; tengamos en cuenta que el ataque inglés a Cartagena de Indias significó la mayor concentración naval de la historia militar y naval hasta el desembarco de Normandía en la Segunda Guerra Mundial, sucedido el 6 de junio de 1944, nada más y nada menos que doscientos tres años después.

Esta pugna hispano-británica la podemos apreciar en el panfleto *Una propuesta para humillar a España*, así titulado con alevosía, manuscrito fechado en 1711 y publicado en Gran Bretaña a precio de un chelín. El documento fue escrito por un alto cargo británico que viajó a diferentes lugares del continente americano y que poseía información privilegiada. Se dice que pudo ser Henry Pullen, luego nombrado gobernador de las islas Bermu-



Bandera perteneciente a las Instalaciones y Fortificaciones de la Marina durante el siglo XVIII



Banderas española y británica en la *Guerra de la Oreja de Jenkins*. Como ya era habitual desde principios del siglo XVIII estas dos potencias se volvían a enfrentar por el control marítimo y económico en una nueva guerra.

das (1713-1718). Dentro del mismo se comentan las maravillas de la región del río de la Plata y del reino del Perú, así como «la felicidad de sus habitantes que nadan en rica abundancia». El objetivo del gobierno inglés sería encontrar la fórmula para humillar a España, y no solamente eso, lo que fue peor, hacer pobres unas tierras que durante los virreinatos eran ricas para, finalmente, ganar el control de los recursos de los virreinatos españoles, adueñarse como propios de ciertos puntos estratégicos y balcanizar aquellos territorios en pequeñas repúblicas «libres» y aisladas unas de otras para un mejor control.

Pullen define claramente como objetivo estratégico la zona de Panamá, llave de paso hacia el Pacífico, Perú y Chile, haciendo énfasis en ello a lo largo de su discurso. Explica Pullen que la ruta comenzaba en Cádiz hasta alcanzar Portobelo en Panamá, donde desembarcaban y embarcaban mercancías en ambas direcciones, tras atravesar el istmo en carros de tracción animal y embarcándolas de nuevo al atravesar el istmo. Las que llegaban desde Cádiz viajaban por mar con viento contrario, casi siempre hasta el Callao, en Perú, y desde allí partían naves a Manila y a Arica, en Chile. Desde Arica, otra vez con caballerías, se trasladaban las mercancías a lo largo de unas ciento ciencuenta millas hasta llegar a la villa imperial de Potosí, hoy Bolivia. Desde este punto se iniciaba el itinerario invers. Potosí era considerada como la ciudad apetecible más española de Sudamérica y colocada en importancia por encima de las capitales París, Berlín o Londres de aquel momento.

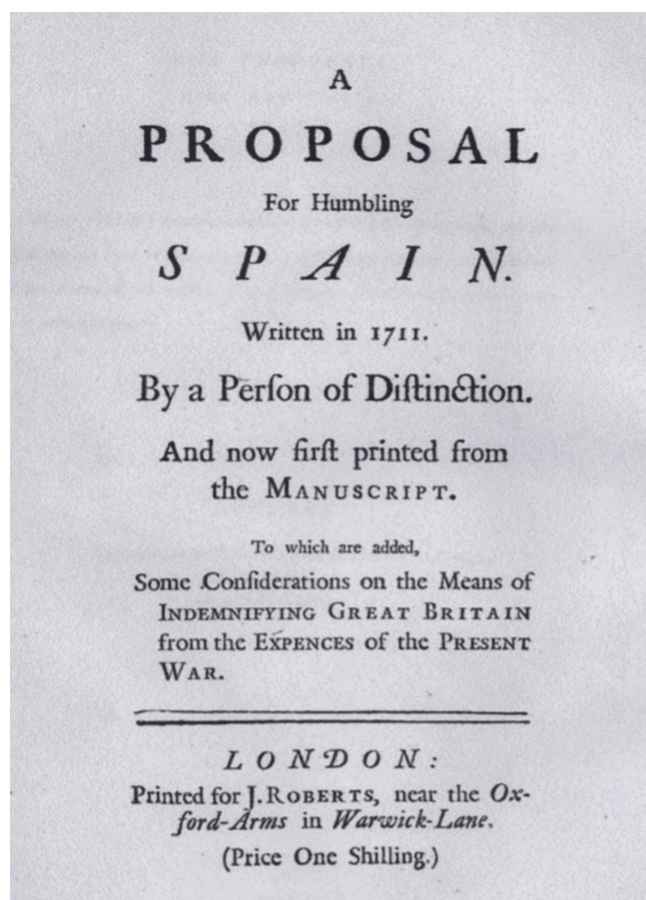
Tengamos claro que la emancipación americana, lejos de dar a luz cuatro o cinco auténticas superpotencias que habrían entrado con fuerza y paso firme en el concierto internacional sobre la base de los virreinatos de Nueva España, Nueva Granada, Perú y Río de la Plata, produjo una pléyade de repúblicas inconexas, rompiendo sus lazos comerciales existentes, cayendo en manos extranjeras y creándose una dependencia que se ha venido prolongando hasta nuestros días. Una situación muy alejada de una auténtica independencia, que sir-

La emancipación americana, lejos de dar a luz cuatro o cinco auténticas superpotencias, produjo una pléyade de repúblicas inconexas, rompiendo sus lazos y cayendo en manos extranjeras

PANORAMA ESTRATÉGICO DURANTE EL SIGLO XVIII					
CONFLICTOS BÉLICOS (GUERRAS)		ACUERDOS DIPLOMÁTICOS		CICLOS COMERIALES	
1702/1713	Sucesión de España	1713	Utrecht	1714/1740	Fachada atlántica americana
1739/1748	Asiento y/Sucesión de Austria	1748	Aquisgrán	1750/1757	Caribe y zona de los grandes ríos americanos
1757/1763	De los Siete Años	1763	París	1764/1777	Desarrollo y expansión comercial del Pacífico
1775/1783	Trece Colonias	1783	Versalles	1784/1793	Islas y espacios oceánicos
1793/1815	Napoleónicas	1815	Viena		

vió a los intereses británicos y de otras naciones y en la que tuvieron una enorme responsabilidad los llamados «libertadores», quienes, contando con una inmensa riqueza material en recursos y materias primas, en vez de buscar una industrialización que afianzara sus posiciones, facilitaron ese fraccionamiento y usaron sus repúblicas como fincas privadas, convirtiéndolas en simples proveedoras de productos y materias primas baratas a sus aliados en las guerras de emancipación que teóricamente iban a liberarles de la tiranía española.

Podría considerarse una falacia convertida en verdad tras repetirla hasta la saciedad el hecho de afirmar que todos los hispanoamericanos deseaban ardientemente conseguir la independencia liberadora de un yugo español. Sin embargo, lo cierto es que, si rascamos un poco, nunca existió esa unanimidad y, si se produjo, no fue por impulso de los propios hispanoamericanos, sino que fue alentado desde el extranjero con el apoyo, fundamentalmente, de las minorías criollas



A

PROPOSAL

For Humbling

SPAIN.

Written in 1711.

By a Perſon of Diſtinction.

And now firſt printed from the MANUSCRIPT.

To which are added,

Some Conſiderations on the Means of INDEMNIFYING GREAT BRITAIN from the EXPENCES of the PRESENT WAR.

LONDON:

Printed for J. ROBERTS, near the *Oxford-Arms* in *Warwick-Lane*.

(Price One Shilling.)

ricas, y se prolongó en una sucesión de auténticas guerras civiles en las provincias americanas, precisamente por la lealtad que miles de súbditos hispanoamericanos sentían por el rey y por la patria común.

ALGUNAS CUESTIONES SOBRE LAS QUE MEDITAR

Si hablamos de la defensa de Cartagena de Indias, debemos plantearnos una serie de cuestiones para conocer su importancia y la necesidad de su defensa, como cuáles eran los planes estratégicos enemigos, cómo evolucionó ese escenario, ese bastión de defensa del imperio, para tratar de obtener algunas conclusiones y enseñanzas.

Los ingleses intentaron en 1741 asestar un golpe de gracia al imperio español sobre Cartagena y el istmo, aunque desde fuentes oficiales se afirmaba que exclusivamente se trataba de simples hostigamientos.

América, por su inmensidad territorial, su situación respecto a la metrópoli y sus interminables costas, se convirtió en una inmensa frontera a guardar. La inercia de los acontecimientos, los

Los ingleses intentaron en 1741 asestar un golpe de gracia al imperio español sobre Cartagena y el istmo, aunque desde fuentes oficiales se afirmaba que exclusivamente se trataba de simples hostigamientos

medios disponibles siempre escasos, los sucesivos impulsos y parones en la reforma militar y la tradición medieval del *ejército de frontera* de la Reconquista, en el que las milicias tuvieron tanto que ver —trasplantando ese sistema defensivo a América—, hicieron que la titánica tarea de defender las provincias y reinos americanos dividiera su peso en tres grandes sectores, que dibujaron lo que conocemos como el ejército de América.

En primer lugar tenemos las unidades, regimientos, batallones o compañías «fijas». En segundo lugar encontramos el *ejército de refuerzo*, compuesto por unidades peninsulares enviadas a América con motivo de una operación o riesgo concreto. Y, finalmente, las *milicias,* algunas unidades regladas y compuestas en la clase de *disciplinadas,* con algunos oficiales y sargentos veteranos para su instrucción y que, como en Buenos Aires, fueron las que defendieron el territorio frente a las incursiones inglesas. Dentro de esta organización y en lo que se refiere a esta defensa, debemos citar el Regimiento de Infantería Fijo de Cartagena, formado a partir de 1741 sobre la base del Batallón Fijo, la Compañía de Artillería Veterana de Cartagena de Indias, el Regimiento de Infantería de Voluntarios Blancos de Milicias de Cartagena y la Artillería Miliciana de Pardos y Morenos de Cartagena.

Este enfrentamiento se produce dentro del proceso emancipador sobre el que podemos ver cuál podría ser la fecha de su inicio. ¿Quizá 1808 con la invasión napoleónica? Hay quien llega a remontarse a Lope de Aguirre en su carta a Felipe II en 1560-61. También podríamos hablar de 1735, con las revueltas comuneras de Paraguay, derrotadas en Tavapy el 14 de marzo de ese año o, con más cercanía a Cartagena, los años 1740-42, con Juan Francisco León en Venezuela, donde el problema era la opresión de la Compañía Guipuzcoana, la falta de esclavos por la no renovación del asiento a los ingleses y el enfado de los contrabandistas. Otros la fijan en 1776, en ese 4 de julio, con la Declaración de Independencia de los Estados Unidos frente a la corona británica.



De hecho, tras el asedio y derrota inglesa sobre Cartagena, las fuerzas británicas perseveraron en su objetivo de minar la presencia española en el territorio. Por tal motivo, el comodoro Charles Knowles sitió la Guaira el 2 de marzo de 1743, puerto de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y Puerto Cabello entre el 15 y 24 de abril del mismo año, hostigando sus costas con promesas de liberar a los criollos de la empresa monopolista, lo que demuestra la animadversión reinante.

El diario de la expedición (Sanabria, 1967) no tiene desperdicio. Su misión era «tomar las fortificaciones de la Guaira y Puerto Cabello; y de tener éxito guarnecer aquellas plazas con fuerzas de tierra y mar; hacer saber a los habitantes del país que el inglés no venía a despojarlos de sus derechos, religión o libertades, sino que recibirían de nosotros una mayor seguridad y más felicidad que bajo la tiranía y crueldad de la Compañía Guipuzcoana, de la que los veníamos a liberar. En virtud de estas órdenes, nosotros deberíamos tomar como botín cualquier cosa que en tierra o mar perteneciese a la mencionada compañía».

Cartagena de Indias fue desde sus inicios una ciudad clave del Imperio español. Ello significó convertirse en objetivo militar de las potencias entonces rivales de España, como lo fueron Inglaterra y Francia

Finalmente Knowles sería derrotado y detenido momentáneamente el ataque a Puerto Cabello, al quedar sin abastecimientos, fracasando igualmente su ataque y retirándose el 11 y 13 de mayo siguiente.

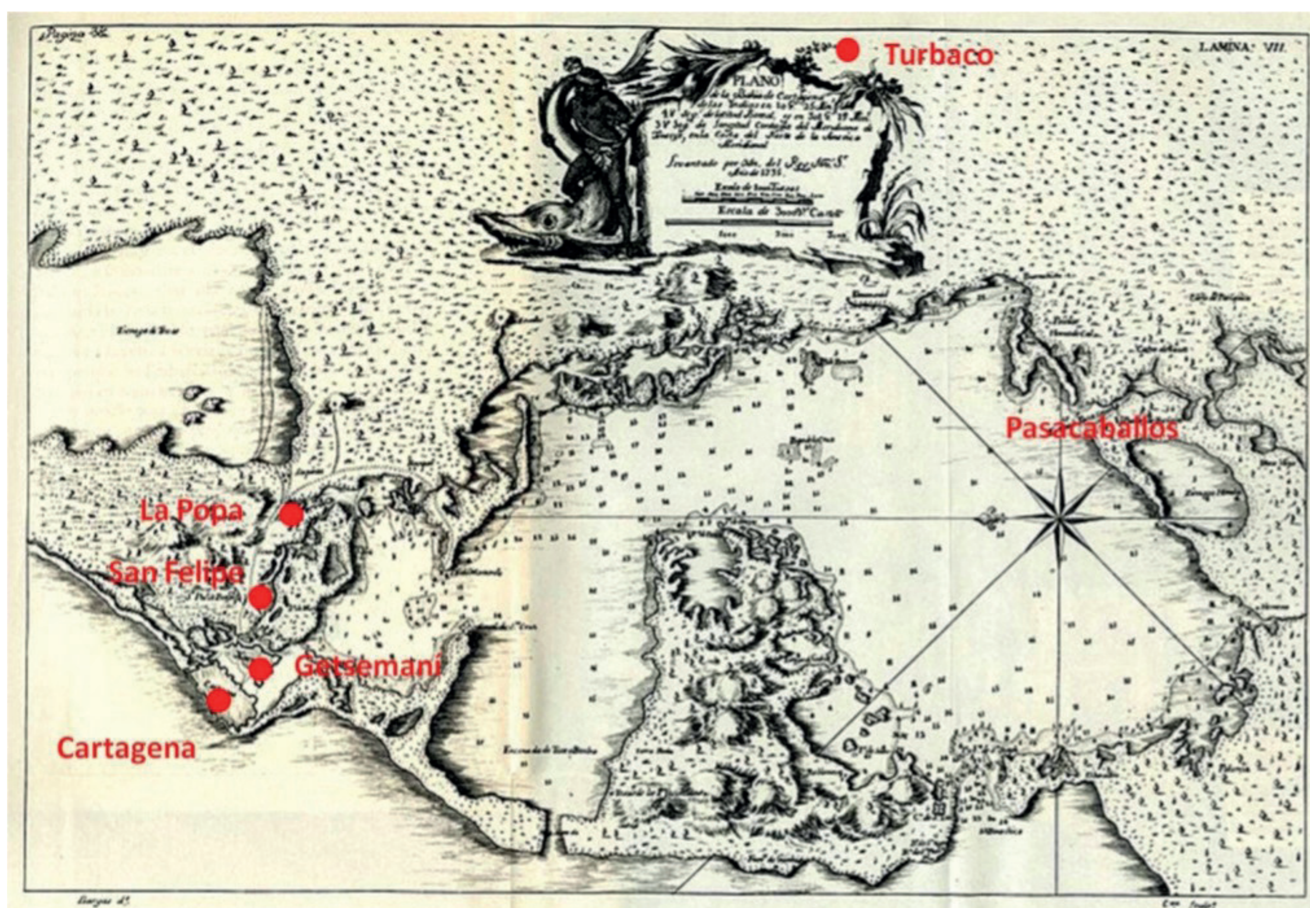
Cartagena evolucionó como una fortificación militar en función y sacando las conclusiones de cada ataque sufrido. En el Instituto de Historia y Cultura Militar Naval, la Academia de Ingenieros y el Centro Geográfico del Ejército, entre otros archivos y cartotecas, queda reflejada la minuciosa preparación consagrada a Cartagena por los diligentes ingenieros militares españoles en unos planos y mapas de exquisita factura donde se reflejan accidentes de terreno, diseño y ubicación de baluartes y cortinas, en función de las direcciones y alcances de cada cañón, y batimetría detallada.

Hemos de recordar y reconocer una larga lista de esos ingenieros que trabajaron bajo durísimas condiciones para crear, mejorar y adaptar las fortificaciones de Cartagena, como Bautista Antonelli, Cristóbal de Roda, J. B. Antonelli, Francisco de Murga, J. Bautista Mac Evan, Juan Betín, Juan de Somovilla, Ignacio de Sala, Juan Herrera y Sotomayor, Ricardo Desnaux, Antonio de Arévalo, Francisco Picardo o Luis Venegas.

LA SITUACIÓN DE CARTAGENA

España pobló relativamente tarde, en comparación con otros lugares americanos, la espaciosa bahía de Cartagena, segura como pocas en toda América. Cartagena de Indias fue desde sus inicios una *ciudad clave* del Imperio español. Ello significó convertirse en objetivo militar de las potencias entonces rivales de España, como lo fueron Inglaterra y Francia, y nos lleva a la necesaria conclusión de que la fortificación de la plaza era indispensable para poder asegurar al menos la supervivencia o la victoria en caso de incursiones enemigas.

Cartagena de Indias nació militarmente, como reiteramos en este trabajo, y su perfil castrense es, aún a día de hoy, su más generalizada característica. Regimientos fijos, ingenieros militares, artilleros, milicias, marineros, infantería de marina y regimientos de infantería española fueron habitantes de Cartagena desde su nacimiento y en la elección de su emplazamiento mismo pesaron



De Ulloa, Antonio y Jorge Juan. Relación Histórica del Viaje a la América Meridional, Levantado en 1735 editado en 1748

de forma decisiva las consideraciones de carácter militar, táctico y estratégico.

Cartagena de Indias se encuentra sobre ese nexo físico entre los dos virreinatos de Nueva España, al norte, y del Perú al sur, y que por las necesidades estratégicas para cubrir un espacio vacío hizo que justamente se crease el virreinato de Nueva Granada bajo el reinado de Felipe V, a pesar de la dura situación económica.

Sería un madrileño, Pedro de Heredia, quien, tras desembarcar el 14 de enero de 1533, fundaría el 1 de junio lo que hoy es esa maravillosa perla del Caribe hispano. Allí, en un poblado indígena deshabitado en ese momento, en la isla de Calamarí, estableció un asentamiento. Los poblados «deshabitados» eran realmente asentamientos temporales de gentes seminómadas que deambulaban como cazadores recolectores dada la pobreza de la tierra para un asentamiento permanente.

El territorio estaba habitado por el pueblo amerindio de los sinúes o zenúes, cuyo espacio ancestral está constituido por los valles del río Sinú, el San Jorge y el litoral del Caribe en los alrededores del golfo de Morrosquillo. Heredia tuvo noticia de la existencia de los zenúes, pero no se sabe si conocía de la existencia de la bahía de Cispatá en el golfo de Morrosquillo, donde desembocaba el río Sinú, lugar que habría servido quizá también a sus propósitos con el punto a su favor de contar con abundancia de fuentes de agua fresca, dado que Cartagena, a lo largo de toda su existencia, debió de abastecerse con los jagüelles o pozo de agua de la lluvia.

Durante casi trescientos años, la cartografía de Cartagena hará obligada referencia a su puerto, murallas y castillos, y a partir del siglo XVII los planos detallados de los ingenieros tratarían de prevenir la codicia de los enemigos de España. El Muelle Nuevo estaba terminado desde 1561. Poco

antes un brutal incendio había arrasado la ciudad de Cartagena en 1552.

La amenaza de las potencias coloniales rivales aumentó cuando estas pudieron establecer bases en el Caribe. Inglaterra ocupó San Cristóbal y Nieves en 1624, y Holanda Curaçao en 1634. La flota de 1628 fue capturada por el holandés Piet Hein en la batalla de la Bahía de Matanzas, durante la guerra de Flandes, y las flotas de 1656 y 1657 fueron capturadas por los ingleses Richard Stayner y Robert Blake durante la guerra anglo-española. La flota de 1702 fue destruida durante la Batalla de Rande en las costas gallegas.

Los primeros colonos establecieron hacia el interior la aldea de Turbaco como refugio de los pobladores cuando se producían ataques como los asaltos piráticos de 1544 y 1560. Jean-Francois de la Roque de Roberval, en 1544, y Martín Coté con Jean de Beautemps, en 1560, saquearon e incendiaron Cartagena.

Desde 1566 se había iniciado la monumental construcción de un acueducto para traer agua desde los manantiales de Turbaco, que luego se abandonaría en 1589 por las obras de fortificación para la defensa. A partir de aquí y durante trescientos años Cartagena de Indias recogerá agua del cielo, en los aljibes públicos de fuertes y murallas, y en los privados de cada casa, y lentamente irá sufriendo una transformación arquitectónica defensiva en base a cada experiencia o ataque enemigo.

En 1568 el pirata inglés John Hawkins fracasó en su intento de saqueo. En 1586 atacaría Drake, terminando el asedio con el pago de un cuantioso rescate. A finales del siglo XVII, el barón de Pointis, el 13 de abril de 1697, haría lo mismo. Sería a partir de los ataques del siglo XVI cuando se comenzaría a ejecutar un plan de estado ordenado por Felipe II ante las crecientes amenazas sobre los puertos de Indias.

De aquí se deduce la visita a Cartagena del gran ingeniero militar Bautista Antonelli, quien en 1595 dejó plasmada su propuesta de fortificación en la primera planta a escala de la ciudad. Ese esquema inicial serviría como punto de partida para la ejecución de las fortificaciones que se irían construyendo alrededor de la isla de Calamarí, asiento de la primitiva Cartagena.

LA GUERRA DEL ASIENTO

Estos ataques en el Caribe los enmarcamos dentro de la guerra del Asiento con Inglaterra (1739-1748).

Cartagena, plano de la ciudad y su bahía, hacia 1570



En Octubre de 1739 Inglaterra declaró la guerra a España, la que se conocería vulgarmente como *guerra de la oreja de Jenkins*, y planeó tomar la ciudad donde confluyen las riquezas de los reinos españoles de ultramar, Cartagena de Indias (en la actual Colombia), dominar el comercio en el Caribe y, en una operación combinada con las fuerzas del Comodoro Anson —que, con el navío Centurión y seis buques más,

acosaría los territorios españoles del Pacifico Sur— aniquilar el imperio español en América, alcanzando finalmente el Perú y tomando la villa imperial de Potosí (ver croquis número 1).

A pesar de todo, Anson fue perseguido por la escuadra de José Pizarro cuando intentaba pasar al Pacífico. Uno de sus barcos, el Wager, se estrelló en las costas de Chile. Dos de sus naves dieron media vuelta y regresaron a Inglaterra. Tres de ellas consiguieron pasar al Pacífico: el Centurión, con la insignia del propio Anson, el Gloucester y el Triall. Tan solo el Centurión consiguió regresar a Inglaterra tras la fortuna de capturar el galeón Nuestra Señora de Covadonga junto al cabo Espíritu Santo en Filipinas el 20 de junio de 1743, uno de los seis galeones capturados durante todo el siglo XVIII, y tras dos meses de espera al acecho.

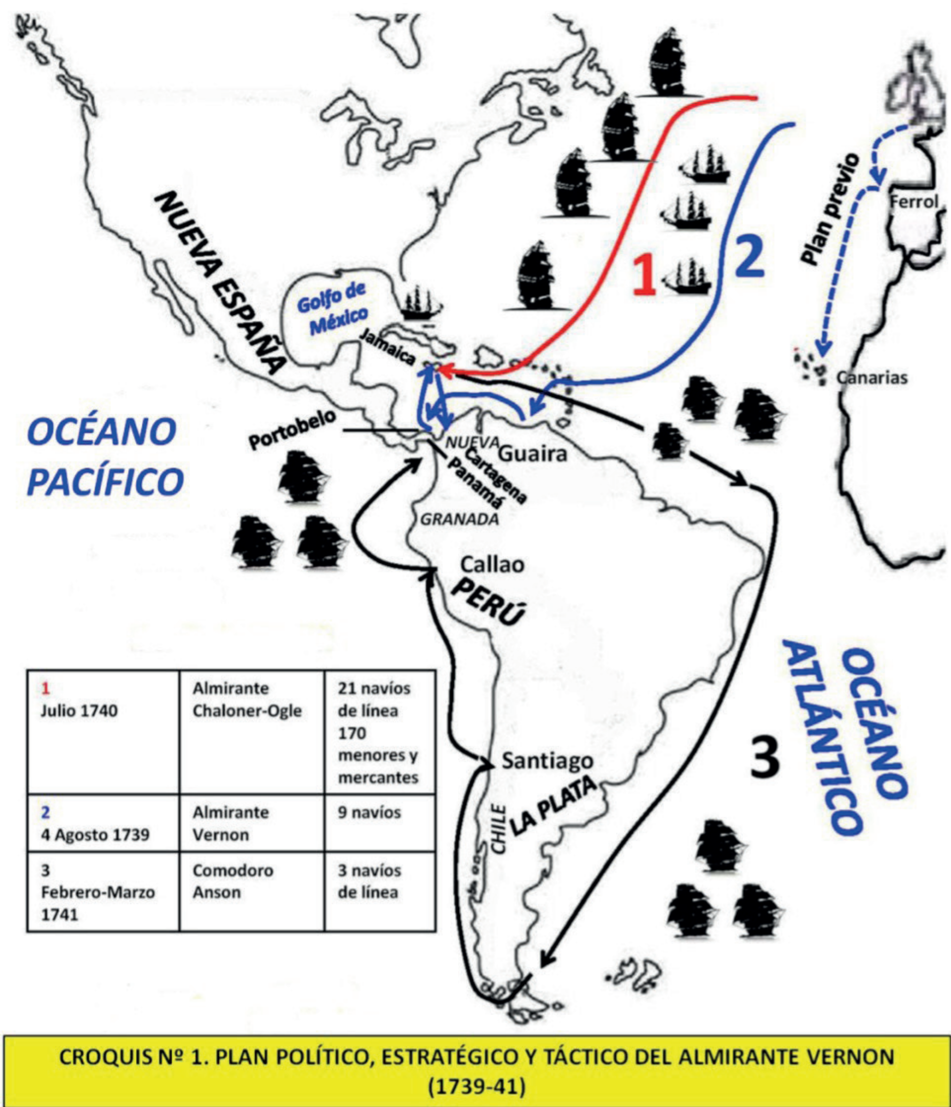
Hubo un intento previo de mediación por parte de Francia, pero coincidía con la renovación del contrato de *asiento de negros*, por lo que, de querer renovarlo, Inglaterra habría de pagar una cuantiosa suma. Los ánimos se excitaron y, a pesar de que existía una corriente británica que no deseaba el conflicto, las actitudes populistas de los comerciantes lanzaron a la gente a las calles y se terminó por declarar la guerra.

Entonces se desataron como aguijonazos una serie de ataques previos sobre puntos estratégicos del Imperio español. Realmente el ataque definitivo sobre Cartagena de Indias careció de factor sorpresa. A Vernon le pudo la impaciencia y la imprudencia sazonada con algunas dosis de arrogancia.

En 1739 se produjeron ataques ingleses sobre La Guaira y La Habana, antes de la declaración de guerra, que fueron rechazados, y aunque tomaron Portobelo no consiguieron su principal objetivo, que no era otro que capturar los fondos que allí se reunían al amparo de la feria anual.

LA GUAIRA 1739

Habiendo fracasado Vernon en la captura de los buques de azogue de Pizarro, la escuadra de Vernon puso rumbo al Caribe. Llegó a Antigua, islas Leeward, a primeros de octubre, donde encontró



1 Julio 1740	Almirante Chaloner-Ogle	21 navíos de línea 170 menores y mercantes
2 4 Agosto 1739	Almirante Vernon	9 navíos
3 Febrero-Marzo 1741	Comodoro Anson	3 navíos de línea

CROQUIS Nº 1. PLAN POLÍTICO, ESTRATÉGICO Y TÁCTICO DEL ALMIRANTE VERNON (1739-41)



a las fragatas Anglesea, Lowestoft y Saltash, ordenando al comandante de la primera, el capitán Reddish, que pusiera rumbo a Jamaica. Después se dirigió a St. Kitts. Desde allí destacó al capitán Thomas Waterhouse al mando de los navíos Princess Louisa, Strafford y Norwich para atacar el comercio español entre los puertos de La Guaira y Puerto Cabello. En el puerto de La Guaira, Waterhose observó que se encontraban varios mercantes y pequeñas naves en la bahía, contando en total diecisiete embarcaciones. Sin dudarlo, se preparó para atacar el puerto y destruir los barcos allí anclados. Arbolando bandera española entraron los buques británicos, que fueron recibidos por el fuego de los cañones españoles. Después de tres horas de disparos por ambas partes, Waterhouse decidió retirarse sin conseguir capturar las embarcaciones españolas y con graves daños en sus buques, y puso rumbo a Jamaica. Para justificar su fracaso, el capitán británico argumentó que carecía de pilotos expertos que conocieran esas aguas, que la pérdida de vidas no compensaba la captura de unas pequeñas embarcaciones y que sus navíos serían necesarios para futuras operaciones más importantes que tomar la Guaira. Sin embargo, autores como Edward Cust, que no fue testigo presencial, dan por hecho la captura de dieciséis naves españolas.

Lo cierto es que el gobernador de la provincia, el brigadier don Gabriel José de Zuloaga, tenía las fortalezas en buen estado de defensa, mientras el capitán Francisco Saucedo, comandante de la fortaleza, al descubrir el intento de engaño de los ingleses al querer entrar de incógnito en la plaza, resolvió la situación movilizando sus tropas con rapidez y diligencia; dirigió un potente contraataque, que rechazó a los navíos británicos y los obligó a retirarse. Debemos recordar que el ataque se produjo el 22 de octubre, momento en que la guerra no había comenzado todavía, aumentando así el mérito de los defensores.

LA HABANA 1739

Al mismo tiempo que Waterhouse atacaba La Guaira, el comodoro Brown hacía lo propio contra La Habana. Mientras recababa información, tanteó las defensas españolas. Su bloqueo obtuvo algún resultado, capturando varias balandras y goletas cargadas de añil y sal y la fragata mercante Bizarra. Además de bombardear el castillo de Cojimar, efectuaron varios desembarcos, pero el gobernador don Juan Francisco Güemes de Horcaditas envió tropas a todos los puntos donde se presumía un asalto, capturando soldados británicos, los cuales ofrecieron importante información sobre el número y composición de la escuadra

británica. Para posibles operaciones futuras, los buques de Brown reconocieron los fondeaderos de Barucano, Jaruco y Bahía Honda.

PORTOBELO 1739

Incluso antes de la llegada de Brown a Jamaica desde su ruta por aguas cubanas, comenzaron las reuniones para determinar los objetivos. El gobernador de Jamaica, Edward Trelawny, era de la opinión de que se debía atacar Cartagena de Indias, pero Vernon desestimó esta opción hasta no contar con un contingente lo suficientemente numeroso como para estar seguro del éxito. Cuando llegó Brown a Port Royal, el almirante Vernon, que había llegado el 20 de octubre, ya había tomado la decisión de atacar Portobelo.

Acometió los preparativos para la expedición, embarcó doscientos cuarenta soldados bajo el mando del capitán Newton, que habían sido cedidos por Trelawny, y zarpó de Port Royal el 15 de noviembre con seis navíos, Hampton Court, Burford, Worcester, Princess Louisa, Strafford y Norwich, con 2.735 hombres, mientras destacó a la fragata Sheerness a Cartagena para informar de los movimientos españoles, especialmente por si se enviaban refuerzos desde Cartagena que le pudieran sorprender.

Ordenó que les siguieran, en cuanto estuvieran listos, los navíos Windson, Diamond y la fragata Anglesea. Finalmente estos buques no participaron en la campaña al llegar a Portobelo, cuando ya habían finalizado las operaciones.

La tarde del 20 de noviembre se presentó la escuadra británica ante Portobelo. Navegando en línea de fila entraron en la bahía y comenzó el bombardeo a corta distancia del castillo de Hierro, también llamado San Felipe, que era el que se encontraba a la entrada del puerto. Recibieron los buques un fuego intenso desde el fuerte, hasta que los defensores cedieron ante los disparos que les hacían desde las cofas, momento en que desde los botes desembarcaron las tropas al mando del teniente Broderick y tomaron el fuerte.

> **Al mismo tiempo que Waterhouse atacaba La Guaira, el comodoro Brown hacía lo propio contra La Habana. Mientras recababa información, tanteó las defensas españolas**

Los vientos contrarios impidieron a Vernon adentrarse al interior de la bahía, donde se encontraban otros dos fuertes, Gloria y San Jerónimo. Al día siguiente se dispuso Vernon al ataque. Poco antes, el gobernador don Francisco Javier Martínez de la Vega Retez pidió la capitulación y rindió la plaza a los británicos, que consiguieron un botín de diez mil pesos, cuarenta cañones de bronce, dos de campaña, cuatro morteros y dieciocho pedreros. Las bajas británicas fueron de tres muertos y seis heridos. Según los términos acordados en la capitulación, la ciudad no sería saqueada ni molestada la población, para demostrar con ello que la propaganda española se equivocaba al mostrar a los británicos como piratas y saqueadores.

Según el relato tomado de fuentes británicas, la captura de Portobelo demostró la osadía, valentía y caballerosidad de Vernon y sus hombres y la cobardía de los españoles. Pero nos preguntamos: ¿realmente ocurrió así? Primeramente repasemos el estado de defensa de la plaza. Siendo la ciudad de vital importancia para el comercio indiano, en tiempos de Felipe II se levantaron las tres fortalezas. Por desidia e ineptitud de muchos de los gobernadores que tuvo, fue ocupada en varias ocasiones en el siglo anterior, Morgan en 1668 y Pointis en 1697; y en 1739 la situación no era mejor. El gobernador de la plaza, don Bernardo Gutié-

rrez Bocanegra, se encontraba en Panamá respondiendo en juicio a unos delitos cometidos, siendo el gobernador interino don Francisco J. de la Vega Retez, un anciano inepto que no había adoptado ninguna medida de defensa a pesar de las muchas pruebas y avisos sobre el posible ataque británico.

Las tres fortalezas contaban con un buen número de cañones, aunque la mayoría estaban desmontados de sus cureñas. El castillo Todofierro, así llamado por los españoles, contaba con treinta y dos cañones, pero solo nueve estaban montados. Dos de ellos se desmontaron al primer disparo, otros tres quedaron fuera de servicio con la primera andanada británica a la una del mediodía del ataque. De los dos buques guardacostas que se encontraban en la plaza se desmontó la artillería y la metieron en los fuertes. Don Juan Francisco Garganta, teniente de navío y comandante de los guardacostas, entró en este primer castillo con noventa marineros y cincuenta y cuatro soldados de Infantería de Marina para manejar los pocos cañones.

Con estos pocos medios duró el combate hasta las cuatro y media. El castillo estaba casi arrasado y solo quedaban once hombres de los guardacostas, pues muchos habían caído y otros desertado. Con el desembarco británico, los once soldados dispararon; mataron a cuatro e hirieron a otros tres atacantes. Ya no hubo combate relevante pues faltaban fusiles, la pólvora… y personal.

Desde el castillo de Gloria se estuvo disparando a la escuadra británica, pero se encontraba fuera de su alcance, de modo que se gastó pólvora inútilmente ante la sorpresa del enemigo. Esa noche hubo un consejo donde la mayoría de los ciudadanos de Portobelo optó por combatir hasta el final, pero el pusilánime gobernador, por iniciativa propia, izó una bandera blanca para entregar la plaza. Otros siguieron su cobardía, como el capitán don Sebastián Vázquez Meléndez, que huyó al monte con sus hombres. Los seiscientos defensores del castillo hubieran hecho pagar cara la osadía de Vernon a poco que se lo hubiera propuesto el gobernador.

El castillo de San Jerónimo no hizo disparo alguno al tener todos sus cañones desmontados. El gobernador, tras la rendición, se echó al monte y abandonó la ciudad a su suerte. Los hombres de Vernon demolieron los castillos hasta sus cimientos y saquearon la ciudad durante varias semanas en busca de un botín que nunca encontraron; lanzaron al mar los cañones de hierro y destruyeron lo que no era de valor para ellos. Los diez mil pesos que se llevaron pertenecían a las pagas de la guarnición, pero Vernon tuvo mucho cuidado en no molestar a la población civil y ordenó que sus haciendas fueran respetadas. Sabía, o eso creía, que los británicos ganarían la guerra y sustituirían a los españoles en el comercio del lugar.

En marzo de 1740 llegó a Inglaterra el capitán Rentone en la fragata renombrada Triumph, que era la española Triunfo, capturada con las noticias de la toma de Portobelo. La noticia de la victoria de Vernon hizo correr ríos de tinta, y la alegría y alborozo duraron varios meses en Inglaterra. En honor a esta victoria se nombró una calle en Londres en recuerdo de aquel evento, Portobello Road. Se hicieron medallas conmemorativas. Vernon fue recibido como un héroe a su llegada a la metrópoli y en una cena en su honor dada por el rey Jorge II se tocó por primera vez el actual himno nacional británico. Se acuñaron diferentes medallas para conmemorar la victoria.

Cabe una segunda pregunta: ¿merecía tanto júbilo la victoria conseguida? Pues, en realidad y haciendo cuentas, el botín obtenido no merecía el gasto de tanto armamento. Además de la artillería capturada, de dos buques guardacostas y una balandra, solo obtuvieron unos miles de pesos, puesto que el resto del dinero que había en la plaza había sido puesto a buen recaudo.

Este éxito se volvería en contra de los británicos, pues Vernon sacó conclusiones erróneas anticipa-

das. Vernon y la mayoría de los comandantes menospreciaron las defensas, el valor y la capacidad española para sobreponerse. Baste como ejemplo que el general Oglethorpe, comandante de las tropas coloniales en Norteamérica, propuso tomar La Habana con solo dos batallones. Los españoles, ante la humillante entrega de Portobelo, clamaron venganza contra los británicos. El Almirantazgo británico y Vernon sabían que en Portobelo se había celebrado la feria en 1738 y, como en todas las ferias, desde Perú se enviaban los caudales a Panamá con la escolta de la Armada del Mar del Sur, y de allí a Portobelo.

Estos caudales, que ascendían a unos doce millones de *pesos duros* de plata, lógicamente no fueron llevados a Portobelo a causa de las tensiones con el gobierno británico por temor a que fueran robados en un ataque. Varios meses después, esos caudales regresarían a Perú. Entonces podemos concluir que si realmente este era el objetivo primordial de los británicos, fracasaron en su objetivo.

A pesar de ello, Vernon tuvo la tentación de repetir lo que había realizado Henry Morgan y atacar Panamá, aunque las dificultades eran ahora mayores. Se había perdido ya el importantísimo factor sorpresa para cualquier operación militar. No hubo una ocupación posterior de la plaza, ni inglesa ni española, por la que se obtuviera algún resultado económico, no hubo avance inglés hacia el interior para cortar las comunicaciones españolas con América del sur. Definitivamente el resultado fue la destrucción de tres castillos y la captura de material de guerra, únicamente eso.

Vernon, como político y miembro del Parlamento, jugó sus cartas muy hábilmente. Podía tener sus defectos, pero era un buscador de la oportunidad y no perdía ocasión para sacar lustre a su carrera militar. Conocía la debilidad de Portobelo, pues los factores de la Compañía del Mar del Sur ya le habían informado, motivo por el que se dirigió a atacar esta plaza, sabedor de que era una presa fácil y de poco riesgo. Convirtió la captura de esta ciudad, importante sin duda y conocida en ese tiempo en todo el mundo, en una gloriosa victoria a la que le supo sacar partido.

El siguiente objetivo de Vernon sería Cartagena de Indias. Habían llegado a Jamaica varios buques de guerra, entre ellos dos brulotes y dos bombardas, muy aptos para este tipo de ataque

Partidario de la guerra y enemigo acérrimo de Robert Walpole, quiso demostrar a la opinión pública que la guerra estaba justificada, que era fácil ganarla, y además se presentó como el héroe conseguidor de la victoria y llegó a considerarse como un nuevo Drake. Ciertamente su pretenciosidad y arrogancia le saldrían muy caras frente a Cartagena de Indias.

A finales de diciembre de 1739 zarpó la escuadra de Portobelo para regresar a Port Royal y dejó al Diamond patrullando por la costa cartagenera. Durante la travesía, la escuadra sufrió las inclemencias meteorológicas y se dispersó. Arribó finalmente al puerto jamaicano sin pérdidas.

CARTAGENA DE INDIAS. 13-20 DE MARZO DE 1740

El siguiente objetivo de Vernon sería Cartagena de Indias. Habían llegado a Jamaica varios buques de guerra, entre ellos dos brulotes y dos bombardas, muy aptos para este tipo de ataque, que habían zarpado a primeros de noviembre desde Portsmouth con el navío Greenwich y un importante convoy de buques mercantes. El día 2 de ese mes salió de Spithead el navío Portland rumbo a

Barbados; llevaba a bordo al nuevo gobernador Robert Byng (1739-1740). El almirante británico tenía la necesidad de conocer las defensas con que contaba Cartagena de Indias y en qué situación de mantenimiento se encontraban.

Antes de zarpar rumbo a Portobelo Vernon había ideado una argucia. A finales de octubre de 1739 envió a su primer teniente Francis Percival en el buque Fraternity con dos caballeros españoles a bordo, factores de la Compañía de Mar del Sur. Debían enviar dos cartas, una al gobernador de la plaza de Cartagena, don Pedro Hidalgo, y otra a don Blas de Lezo. Este pretexto serviría para introducir al teniente británico en Cartagena de Indias, pero el gobernador prohibió la entrada del buque en el puerto y no se pudo llevar a cabo la treta para obtener información.

Para la seguridad del comercio dejó en Jamaica, al mando del comodoro Brown, a los buques Hampton Court, Burford, Worcester, Diamond y Torrington. El navío Burford había llegado muy dañado por el anterior temporal y se dieron de inmediato órdenes para su rápida reparación, con el propósito de que se uniera a Vernon lo antes posible. El día 7 de marzo de 1740 zarpó de Port Royal con seis navíos, dos brulotes, tres bombardas y un paquebote.

Lezo hizo desembarcar algunos cañones de su escuadra para formar baterías, con las que alcanzaron a los buques británicos. Después de tres días de bombardeo, Vernon se retiró sin lograr respuesta

El 13 de marzo se presentó a la vista de Cartagena y envió varios botes para sondear el paso de la escuadra. Varios hombres del Greenwich, capitaneado por Charles Windham, desembarcaron en la costa para observar las defensas, mientras la escuadra fondeaba al oeste de la plaza, en Playa Grande. Cinco días después ordenó romper el fuego de las bombardas sobre la ciudad con la idea de provocar a don Blas de Lezo y llegar a un enfrentamiento abierto en el mar, haciendo salir a sus cinco navíos. Los cañones de las fortalezas no alcanzaban a la escuadra enemiga, por lo que no respondió al fuego. Lezo hizo desembarcar algunos cañones de su escuadra para formar baterías, con las que alcanzaron a los buques británicos. Después de tres días de bombardeo, durante los cuales trescientos cincuenta proyectiles cayeron sobre la ciudad, Vernon se retiró sin lograr respuesta en su provocación al defensor de Cartagena. Los daños habían sido considerables: habían sido destruidos en parte el colegio de los jesuitas, la catedral y otros edificios.

Vernon desembarcó cuatrocientos soldados con la intención de atacar el castillo de Santa Cruz, pero fueron derrotados y la mayor parte de los soldados cayeron prisioneros. Según opinión del propio Vernon, había conseguido el objetivo propuesto, que fijaba en tantear las defensas de la plaza. Consideraba también que no tenía una fuerza adecuada para un ataque frontal a Cartagena de Indias.

El 21 de marzo tomó rumbo al istmo de Panamá con la mayoría de sus buques, dejando a los navíos Windsor Castle y Greenwich, ambos al mando del capitán Charles Widham, patrullando la costa cercana a Cartagena. Estos dos buques debían interceptar, por las noticias que tenía Vernon, la llegada a Cartagena de varios navíos de guerra españoles. Sin duda debía tratarse de los navíos de la Armada de Barlovento San Juan Bautista, Bizarra y una goleta, los cuales se encontraban en La Habana cuando a primeros de marzo recibió su comandante don José Antonio de Herrera órdenes de don Blas de Lezo de unirse a su escuadra.

Cerca de Portobelo ancló Vernon para reparar los daños ocasionados en el bombardeo sobre Cartagena, reponerse de víveres y hacer aguada. En la arrogancia que caracteriza su perfil escribió al almirante Wager afirmando que hubiera tomado fácilmente Cartagena si hubiera contado con más buques de guerra y tres mil hombres de desembarco.

CASTILLO DE SAN LORENZO EL REAL DE CHAGRE. 22-24 DE MARZO DE 1740

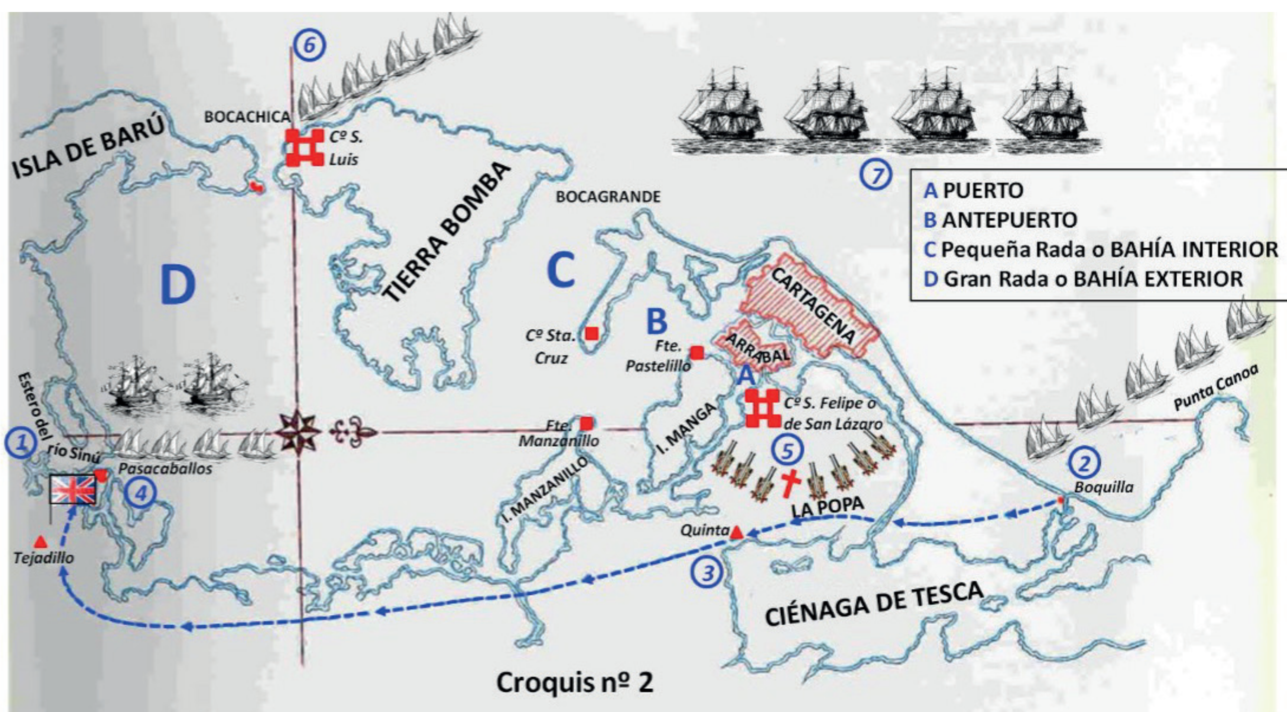
El fuerte de San Lorenzo se encontraba muy cerca de Portobelo, justamente en la desembocadura del río Chagre. La importancia que tenía para los británicos no era otra que ser base de algún guardacostas y puerto de embarque de tesoros por su nexo continental con Panamá. Para destruir la fortaleza defendida por cuatro cañones y treinta soldados al mando del capitán de infantería don Juan Carlos Gutiérrez Cevallos, la escuadra de Vernon se presentó el 22 de marzo con cuatro navíos: Strafford, Norwich, Falmouth y Princess Louisa; tres buques bombarderos: Alderney, Terrible y Cumberland, armados con ocho cañones y al mando de los oficiales Scout, Allen y Thomas Broderick; los brulotes Success y Eleanor, ambos con diez cañones y mandados por Daniel Hore y Robert Henley; y los transportes Goodly y Pompey.

Con este ataque, Vernon pretendía continuar los pasos del pirata Henry Morgan, que en 1671 destruyó también la fortaleza para continuar por el curso del río y llegar a Panamá. El mismo día de la llegada de la escuadra al río Chagre, apareció la fragata Diamond, al mando del capitán Knowles.

A las tres de la tarde dio comienzo el bombardeo por parte del Norwich, al mando del capitán Herbert, y las tres bombardas. Al mando del comendante Charles Knowles fueron enviados varios botes para tomar al abordaje un navío de setenta cañones y trescientos cincuenta hombres que estaba anclado al amparo de las baterías. Esa noche, el resto de las naves inglesas se unieron al bombardeo sobre el castillo. Ante semejante castigo, el capitán Cevallos se rindió el 24 de marzo y realizó a partir de ese momento idénticas acciones a las llevadas a cabo en Portobelo. Destruyeron el castillo, embarcaron parte de la artillería, capturaron las dos balandras guardacostas, y seis días después, la escuadra de Vernon se reunió de nuevo en Portobelo.

Al día siguiente, 1 de abril, se unió a la escuadra el Burford, que había estado reparándose en Jamaica. Cuatro días después ordenó a Henry Barnsley que tomara el mando de una de las balandras españolas capturadas, que zarpara de Portobelo rumbo a Inglaterra y que llevara a bordo a Joshua Thomas, contramaestre del Strafford, encargado de entregar pliegos a la corte relatando la captura de la fortaleza de San Lorenzo, pero esta vez no ocurrió lo mismo que en Portobelo. Aunque de cara al pueblo británico se mostró la captura de este castillo como otra gran hazaña de Vernon, lo políticos más allegados a él, entre los que se encontraban el duque de Newcastle, el diputado Harry Pulteney y otros, comenzaron a dudar de su buen criterio, pues lo que ponía de manifiesto con sus actuaciones era una total falta de visión. Así se lo hizo saber en una carta el duque de Newcastle, que manifestó la opinión del rey Jorge II en el sentido de que estaba malgastando recursos materiales y humanos en objetivos de poca entidad, dado su nulo resultado y escaso rendimiento económico en el desarrollo de la guerra.

Cuando la escuadra británica se encontraba en la costa entre Portobelo y Cartagena, Vernon recibió información de la partida desde El Ferrol de dos navíos españoles cargados con tropas, que acompañaban al nuevo virrey de Nueva Granada don Sebastián de Eslava, que se encontraba en ese momento en San Juan de Puerto Rico. Suponiendo Vernon que los dos navíos tenían como destino el puerto de Santa Marta antes de dirigirse a Cartagena de Indias, ordenó el 21 de abril al capitán Berkley que asumiera el mando de los navíos Windsor Castle, Greenwich y Burford y se dirigie-



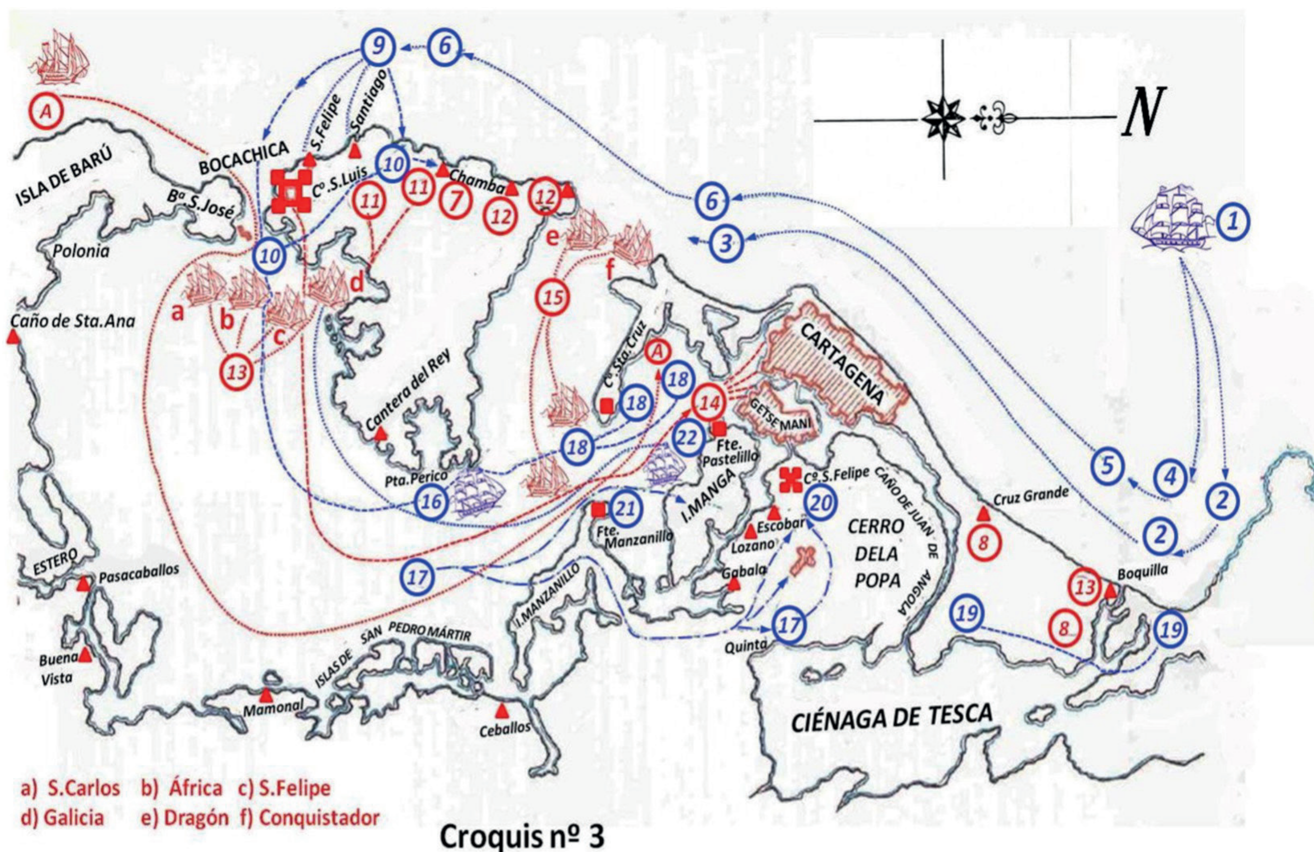
En este dibujo encontramos el esquema trazado con arreglo a la información del *«paisano»* de Jamaica dada al Gobernador de Cuba, del proyecto de ataque del Almirante inglés sir Edward Vernon a Cartagena de Indias en 1741. Explicación: (1) Dos fragatas y cuatro embarcaciones menores por el río Sinú a la bahía (Bocas del Estero o Pasacaballos). (2) Desembarco de 20.000 hombres en la zona de la Boquilla. (3) Por detrás del Cerro de la Popa, ocuparán el caserío de la Quinta y el paraje conocido como *« La Terrera»*. (4) Ocuparán el puesto de Pasacaballos con 600 hombres, marchando por el Tejadillo. (5) Instalación de la artillería y morteros en el Cerro de la Popa para batir la ciudad, el arrabal de Getsemaní y el castillo de San Felipe de Barajas o de San Lázaro. (6) Corto número de navíos ante Bocachica para forzar la rendición del castillo de San Luis y las baterías de Tierra Bomba. (7) Grueso de la escuadra británica preparada para forzar la rendición.

ra a barlovento de Santa Marta para interceptarlos al amparo de las corrientes costeras, mientras el resto de la escuadra se dirigía a Jamaica para reabastecerse nuevamente.

Los navíos españoles consiguieron entrar en Cartagena burlando la vigilancia británica. Eran los navíos Galicia y San Carlos, a las órdenes de los capitanes de fragata don Juan Jordán y don Félix Celdrán, que habían partido de El Ferrol la mañana del 18 de octubre de 1739. El 16 de diciembre de ese año entraron en San Juan de Puerto Rico para realizar una escala, y desembarcaron parte de los setecientos soldados que llevaban a bordo. Llegaron a Cartagena de Indias el 21 de abril de 1740. Su travesía estuvo llena de calamidades, tormentas y enfermedades que causaron la muerte a ciento cincuenta y cuatro hombres, setenta de los cuales se habían dejado en Puerto Rico. El nuevo virrey de Nueva Granada, el teniente general don Sebastián de Eslava, había recibido su nombramiento por Real Orden del 2 de septiembre de 1739. Junto a don Blas de Lezo se convertiría en uno de los personajes claves de la guerra de las Indias, a pesar de que no mantuvo nunca una buena ni estrecha relación con el jefe del apostadero ni aprovechó las sugerencias e informes que hubieran ayudado tanto a una mejor defensa como a una finalización más rápida del cerco de Cartagena.

CARTAGENA DE INDIAS, 3 DE MAYO DE 1740

Casi dos meses después del primer ataque a Cartagena de Indias, la escuadra británica, reforzada ahora con más navíos y personal, volvió a las andadas en una nueva intentona. En esta ocasión Vernon contaba con trece navíos de guerra y una bombarda. Apostando sus navíos en lugares estratégicos, el teniente general Lezo consiguió nuevamente espantar mediante fuego artillero a los atacantes. Queda patente que si las intenciones de Vernon en estos dos ataques a Cartagena de Indias no eran las de asestar un duro golpe sobre Cartagena, lo único que consiguió fue prevenir a la defensa. Recordemos que la llegada del nuevo virrey, Sebastián de Eslava, se produjo el



Croquis nº 3

21 de abril de 1740. Se encontró con Blas de Lezo, quien ya había repelido el primer intento de Vernon de tomar Cartagena y se disponía a repelerlo por segunda vez.

Observemos detenidamente el esquema trazado con arreglo a la información del espía, el *paisano* de Jamaica, aportada al gobernador de Cuba, del proyecto de ataque del almirante Vernon a Cartagena de Indias en 1741 (croquis núms. 2 y 3). WAntes de tratar del asedio inglés a Cartagena, objeto de estas líneas, debemos reparar en la situación de los fuertes y baterías para hacernos una idea del sistema defensivo de la ciudad y en cuyas defensas incluimos:

- Castillo de San Felipe de Barajas, en el cerro o padrastro de San Lázaro.

- Murallas de la Ciudad y arrabal de Getsemaní, con sus baluartes, revellines y baterías.

- Fuerte del Pastelillo, en la isla de Manga.

- Fuerte del Manzanillo, en la isla del mismo nombre, frente al de Santa Cruz, cerrando el acceso al antepuerto o bahía de las Ánimas.

- Castillo Grande o de la Santa Cruz, en la playa de Bocagrande, frente a Manzanillo.

- Castillo de San Luis de Bocachica, sector Sur de la isla de Tierra Bomba, frente a la isla de Barú y la batería de San José.

- Baterías de San Felipe, Santiago y Chamba, en la misma isla de Tierra Bomba, dando al litoral del mar del Norte.

- Baterías de Punta Abanicos, de la Marina, en la isla de Barú.

- Batería de San José, en un islote junto a la isla de Barú, frente al castillo de San Luis, en la entrada de Bocachica.

Y al norte de la ciudad:

- Batería de la Cruz Grande, en la avenida del mar del Norte.

- Batería de la Boquilla, en el desagüe en el mar de la Ciénaga de Tesca.

EL PLAN INGLÉS

Siguiendo de la mano del croquis núm. 2 que se acompaña, exponemos en esencia la siguiente secuencia del plan ingles previsto sobre su objetivo:

1. Dos fragatas y cuatro embarcaciones menores por el río Sinú pasan a la bahía grande por las Bocas del Estero o Pasacaballos.

2. Desembarco de veinte mil hombres en la zona de la Boquilla.

3. Por detrás del cerro de la Popa, proceder a ocupar el caserío de la Quinta y el paraje conocido como La Terrera.

4. Ocupar el puesto de Pasacaballos con seiscientos hombres, marchando por el territorio del Tejadillo.

5. Proceder al emplazamiento de la artillería y morteros en el cerro de la Popa para batir la ciudad, el arrabal de Getsemaní y el castillo de San Felipe de Barajas o de San Lázaro.

6. A continuación un reducido número de navíos se presentan ante Bocachica para forzar la rendición del castillo de San Luis y las baterías de Tierra Bomba.

7. El grueso de la escuadra británica se encuentra preparado para forzar la rendición.

LAS TROPAS

Las tropas españolas contaban tan solo con seis navíos, dos mil ochocientos treinta hombres y novecientas noventa piezas de artillería con el siguiente desglose: seis navíos de línea: Galicia (setenta cañones), que era la nave capitana, el San Felipe (sesenta y cuatro cañones), San Carlos (setenta cañones), África (setenta cañones), Dragón (sesenta y cuatro cañones) y Conquistador (sesenta y cuatro cañones). Se sumaban a ello dos mil doscientos treinta soldados de los regimientos de Infantería española de Aragón, España, Toledo, Lisboa, Navarra, el Fijo de la Plaza y milicianos de la ciudad, cuatrocientos infantes de marina, seiscientos marineros, seiscientos indios flecheros del interior de la provincia, ochenta artilleros, que contaban con trescientos sesenta cañones navales, trescientos veinte cañones de los fuertes y trescientos diez cañones del recinto amurallado de la ciudad.


En el anverso Lezo arrodillado entrega su arma a Vernon que empuña la suya, sobre su cabeza en dos líneas: DON BLASS, y en orla: THE SPANISH PRIDE PULLD DOW´N BY ADMIRAL VERNON (El orgullo español derrumbado por el almirante Vernon), y en el reverso se repite el nombre de DON BLASS, en el centro del puerto cerrado con la cadena y las naves inglesas a punto del asalto a la ciudad y puerto de Cartagena de Indias, con la leyenda en orla: TRUE BRITISH HEROES TOOK CARTAGENA (Los verdaderos héroes británicos toman Cartagena), y en el exergo, APRIL 1741.

En realidad las tropas españolas debieron haber sumado unos seis mil hombres, pero por causa de la fiebre amarilla las tropas expedicionarias provenientes de la península

fueron drásticamente diezmadas antes de estos acontecimientos.

Además de estas tropas, el destino reunió para la defensa de la ciudad a brillantes militares bajo las órdenes del propio virrey Eslava como mando supremo: el comandante del apostadero Blas de Lezo, responsable de la organización de la defensa; el intendente del rey y gobernador de la provincia de Cartagena Melchor de Navarrete, a cargo de la coordinación, administración y contabilidad de los suministros y todo lo acaecido en la defensa; el coronel ingeniero graduado de Infantería Carlos Desnaux, como castellano de San Luis de Bocachica y San Felipe de Barajas; y el capitán Lorenzo de Alderete defendiendo las baterías de Tierra Bomba. Todos ellos, en sus distintos cometidos, tendrían una actuación decisiva en lo que iba a acontecer.

Según estos planes, en el mes de julio 1740, salía de Inglaterra, con dirección a Jamaica, la poderosa escuadra bajo el mando del almirante Chaloner Ogle (croquis núm. 1), compuesta de veintiún navíos de línea y ciento sesenta embarcaciones menores y de transporte, que transportaban a un selecto cuerpo expedicionario de desembarco constituido por nueve mil hombres a las órdenes del general Cathcart, que estaba previsto que llegase como muy tarde en el mes de septiembre de ese año 1740.

A finales de diciembre de 1740 llegó la escuadra de Chaloner-Ogle a la isla Dominica. Allí falleció inesperadamente por enfermedad el general Lord Cathcart, pérdida que tendría graves consecuencias en las subsiguientes operaciones terrestres y que debería haber supuesto su sustitución por Spotswood, quien igualmente falleció, recayendo finalmente la responsabilidad en el brigadier general Thomas Wentworth. En la primera semana de enero de 1741 la escuadra británica llegó a San Cristóbal, punto de reunión en caso de separación, y zarpó rumbo a Jamaica el día 8 de enero.

> **El destino reunió para la defensa de la ciudad a brillantes militares bajo las órdenes del propio virrey Eslava como mando supremo. Todos ellos, en sus distintos cometidos, tendrían una actuación decisiva**

Debemos por un momento detenernos y comentar las peripecias de dos importantísimos personajes en este evento como son Spotswood y Wentworth. Alexander Spotwwood fue el coronel jefe del Regimiento Americano tras su organización. Era un militar de gran prestigio y experiencia que había combatido en Europa como ayudante del duque de Marlborough, y en el Caribe había perseguido al conocido pirata Barbanegra. Era un experto conocedor del escenario caribeño además del responsable del reclutamiento para la operación, pieza fundamental basada en la organización de la leva para la campaña de Cartagena, y estaba llamado a ser el segundo de Cathcart en la dirección de las operaciones en tierra. Su muerte provocó que Wentworth tuviera que hacerse cargo del mando de la fuerza terrestre.

El brigadier Thomas Wentworth asumió el mando de las fuerzas terrestres tras la muerte de Cathcart y Spotswood. Era un veterano especialista en entrenamiento, logística y transporte de tropas, aunque sin experiencia en combate. En aquel tiempo era muy normal que, para hacer carrera política, miembros de la alta nobleza fueran enrolados como *entretenidos* a través de sus redes clientelares en puestos sin responsabilidad directa en terceros y cuartos puestos, para tener visión de conjunto de las operaciones, adquirir experiencia, aprender y, llegado el caso, asumir algún ries-

go personal que les permitiese ser recompensados. El caso de Thomas Wentworth es que no se esperaba de él una participación directa, bastaba con su experiencia logística, pero le llegó la responsabilidad de combate sin tener ninguna experiencia de guerra en primera línea, con la muerte de Spotswood.

EL ASEDIO INGLÉS Y LA DEFENSA DE CARTAGENA DE INDIAS (CROQUIS NÚM. 3)

Podemos afirmar, pues los hechos son evidentes y las cifras no engañan, que la Real Armada, dentro de su inferioridad numérica, no estaba peor preparada que la británica durante el conflicto iniciado en 1739. Muchos autores han escrito sobre las evidentes carencias de la Armada española durante este periodo, carencias que van desde la falta endémica de personal, de materiales apropiados y, sobre todo, de los fondos económicos tan necesarios para solventar todas las necesidades.

> **La Guerra del Asiento supondría la mayor derrota sufrida por la Royal Navy. El estallido de la guerra de Sucesión Austriaca en Europa provocó que no se firmara paz alguna hasta el Tratado de Aquisgrán de 1748**

Con la llegada de la guerra se puso la maquinaria en marcha, se armaron los buques de guerra y, siendo justos, se enfrentaron con una nota de sobresaliente a la dura y angustiosa realidad, que no era otra que enfrentarse a la que ya era la mayor potencia naval de entonces. Es cierto que había muchos defectos y la situación del Ejército, la Armada, la Hacienda y otros departamentos era mala, pero no desastrosa, además se habían puesto en marcha una serie de urgentes reformas con objeto de adaptarse a los nuevos tiempos.

La Guerra del Asiento supondría la mayor derrota sufrida por la Royal Navy. Se podría decir que la guerra entró en punto muerto a partir de 1742, a excepción de las acciones menores de Anson y Knowles, pero el estallido de la guerra de Sucesión Austriaca en Europa, en la que España y Gran Bretaña tenían intereses enfrentados, provocó que no se firmara paz alguna hasta el Tratado de Aquisgrán de 1748, que puso fin a todas las hostilidades y retornó prácticamente todas las tierras conquistadas a quienes las gobernaban antes de la guerra, con el fin de garantizar el retorno al *statu quo* anterior.

En el caso de la América española, la acción del tratado fue prácticamente inexistente, ya que al final de la contienda ningún territorio, con la excepción de Louisbourg, que retornó a manos francesas, permanecería bajo otra ocupación que no fuera la original. España renovó tanto el *derecho de asiento* como el *navío de permiso* con los británicos, cuyo servicio se había interrumpido lógicamente durante la guerra.

Para demostrar la diferencia numérica y de calidad de los medios de ambos contendientes solo hay que comparar ambas armadas en conflicto, los objetivos de cada una y el resultado obtenido al final de la contienda. Como en toda guerra, no podemos olvidar el importante y profundo trasfondo económico de vital importancia para cada contendiente. España, que había salido perjudicada de la guerra de Sucesión, trataba de mantener su monopolio comercial sobre América, que por derecho le correspondía y que defendía. Gran Bretaña, que había conseguido el *navío de permiso* y el *asiento de negros*, trató por todos los medios, legales e ilegales, de hacerse con su trozo del pastel, al no haber ganado el contendiente al que apoyó en la guerra de Sucesión. Sabiendo que España no iba a prorrogar la concesión por treinta años del *navío de permiso*, los británicos, sobre todo la clase diri-

gente y mercantil, veían con buenos ojos y hasta alentaban una guerra para desposeer a España por la fuerza de lo que no habían conseguido con la diplomacia mediante el Tratado de Utrecht.

El almirante Vernon se acercó con su gigantesca fuerza a Cartagena, viéndose imposibilitado de ser derrotado, y se situó ostentosamente a la vista, siguiendo los planes estudiados en Jamaica, que resultaron, en principio, perfectamente ajustados a las informaciones del *paisano.*

Comenzaron los preparativos de ataque con tres navíos que, a las nueve de la mañana del día 13 de marzo, reconocieron Punta Canoa y, después de probar el fuego de algunos cañones para localizar los emplazamientos artilleros del noreste de la plaza, dieron fondo a las doce del medio día. Eran estos: «Un navío de setenta Cañones, otro de cincuenta y un paquebot». Tanto Bermúdez Plata como Marco Dorta y, en general, cuantos han historiado el famoso sitio, señalan el principio de la actividad inglesa el día 15 de marzo, pero el *Diario Puntual* registra con admirable detalle los acontecimientos que habrá que aceptar para la historia de Cartagena, es decir, el adelantamiento de la fecha del sitio y la suma de dos días más a la cuenta del penoso ataque.

SECUENCIA DEL ATAQUE

1. Primeros días de marzo. Aparece ante Cartagena de Indias la escuadra del almirante Vernon con ciento ochenta naves de guerra y transporte.

2. 13 de marzo. Tres navíos reconocen el litoral desde Punta Canoa a la Boquilla.

3. 14 de marzo. Un paquebote inglés intenta obstaculizar por Bocachica la entrada de una balandra francesa a la bahía (A).

4. 15 de marzo. Se aproxima ahora toda la escuadra atacante, dando fondo entre Punta Canoa y la Boquilla.

5. 16 de marzo. El capitán Pedro Casellas, con tres compañías de Infantería, acude a reforzar la Boquilla (B), ante la inminencia de posibles desembarcos ingleses.

6. 17 de marzo. Unidades de guerra se separan del grueso de la escuadra inglesa y se sitúan ante Bocachica y Bocagrande.

7. 18 de marzo. El coronel Carlos Desnaux, comandante del castillo de San Luis de Bocachica, practica reconocimientos en las baterías de Chamba en Tierra Bomba.

8. 19 de marzo. Reconocimiento por el virrey Eslava de los destacamentos de la Cruz Grande y la Boquilla. El detallado diario de Blas de Lezo da comienzo también con todo lujo de detalles el día 13 a las nueve de la mañana: «Pareció un bergantín por Punta Canoa a las 9 de la mañana con dos navíos de sesenta cañones, y a las 12 dieron fondo detrás de la Ensenada de la misma punta y se reconoció ser ingleses».

PÉRDIDA DE LOS FUERTES Y BATERÍAS DE TIERRA BOMBA

Los británicos tomaron buena nota de las defensas antes del primer ataque a Cartagena, como se refleja en carta del 7 de Marzo de 1740 dirigida a Vernon por sus oficiales, en la que indicaban que las baterías de Tierra Bomba, al norte de Bocachica, se podrían silenciar fácilmente permitiendo desembarcar en ella. Y así ocurrió, tras anular las tres baterías situadas al noroeste del fuerte de San Luis de Bocachica, no sin sufrir graves daños en los navíos Norfolk, Russell y Shrewbury, de ochenta cañones cada uno. Procedieron las fuerzas inglesas al desembarco de tropas y artillería al amparo de la vegetación. Lezo bramaba contra el virrey, pues anteriormente le había impedido reforzar aquellas posiciones y despejar la vegetación para mantener un contacto visual desde el fuerte de San Luis, y ahora el cerrojo de la bahía estaba a punto de saltar por los aires.

DESEMBARCO INGLÉS

9. 2O de marzo. Toda la escuadra, «a reserva de tres navíos», se dirigen a forzar la Boquilla, bombardeando los pequeños fuertes San Felipe y Santiago, que han de ser abandonados.

El día 20 se puso de manifiesto que Vernon relegaba a segundo término el proyecto de Jamaica y alteraba el orden de los objetivos a cumplir. Así, el ataque por Bocachica, desechado en todo momento por los riesgos que presuponía, iba, sin embargo, a ser llevado a la práctica.

PÉRDIDA DEL CASTILLO DE SAN LUIS DE BOCACHICA

10. 20 de marzo a 5 de abril. Se suceden potentes ataques sobre el castillo de San Luis de Bocachica. Su comandante, el coronel Desnaux, y los cuatrocientos hombres que lo guarnecían, resistieron con gran valor durante dieciséis días. Efectivos ingleses de desembarco se apoderaron de Tierra Bomba. Al mismo tiempo navíos menores alcanzaron Pasacaballos por el rio Sinú.

11. 24 de marzo. El capitán Miguel Pedrol, con sesenta hombres del Regimiento de Infantería Aragón, pasan a Tierra Bomba para llevar a cabo hostigamientos sobre las fuerzas inglesas desembarcadas.

12. 31 de marzo. Es destrozada la batería de Punta Abanicos; muere su defensor, el teniente de artillería Joaquín de Andrade. También sucumbe la batería de la Marina, y con su guarnición su oficial José Loyzaga.

13. 5 de abril. Se retiran con grandes bajas los defensores del castillo de San Luis. El mando español, con objeto de obstaculizar el acceso a la bahía, hunde voluntariamente, a la entrada de Bocachica, los navíos San Carlos, África y San Felipe, siguiendo órdenes de Blas de Lezo; el Galicia cayó prisionero del general Wentworth.

14. 6 de abril. Llegan a Cartagena de Indias un grupo de evadidos del castillo de San Luis y los marineros de los navíos hundidos en Bocachica.

15. 6 de abril. Los navíos Dragón y Conquistador, que estaban fondeados en Bocagrande, son trasladados a la bahía interior, bahía de la Caldera, para impedir la penetración entre Castillo Grande y los fuertes del Manzanillo y San Sebastián del Pastelillo, en la isla de Manga.

PENETRACIÓN DEL ALMIRANTE VERNON EN LA BAHÍA DE CARTAGENA

Fue el momento crucial en el que estuvo convencido de tener una victoria cierta al alcance de la mano.

16. 6 de abril. El navío de Vernon entra triunfante y con los estandartes desplegados en la bahía, acompañado de una fragata y dos paquebotes. Todos fondean en Punta Perico, en Tierra Bomba. Tras estudiar el terreno se concreta que el ataque a Cartagena se podría hacer por tres puntos:

- Por mar, en el sector comprendido entre los baluartes Santo Domingo, San Ignacio y Santa Catalina, es decir, las cortinas del Oeste urbano.

- Por el Castillo Santa Cruz o Grande, y por el playón o istmo de la Bocagrande para intentar penentrar en la ciudad por el sur.

- Por las islas de Manzanillo y Manga, para conquistar el cerro de la Popa y el castillo de San Felipe.

En su itinerario se encontraba el que pensaban «débil» castillo de San Felipe de Barajas, del que tenían noticias, ciertas, de su regular estado y mal acondicionamiento; su artillería era de diez cañones por el este, hacia la Ciénaga de Tesca y la Boquilla; ocho de iguales calibres, de veinte a veinticuatro libras, por el norte; y, delante de la puerta, en un hornabeque de fajinas, una batería de cinco

cañones. De estas tres posibilidades, Vernon, de acuerdo con Wentworth, eligió la última, por considerarla más rápida y menos expuesta.

DESEMBARCO INGLÉS EN MANZANILLO Y MANGA HACIA CERRO DE LA POPA Y CASTILLO GRANDE.

17. 7 al 17 de abril. Los navíos del vicealmirante Richard Lestock se aproximan a la bahía de La Caldera y dan comienzo los desembarcos. Son ocupadas las islas de Manzanillo y Manga se dejan aislados los fuertes españoles que las guarnecían. Unidades de estas fuerzas toman «La Quinta» y los tejares de «Gabala» y «Lozano». Al amanecer del 17, sobre el convento de la Popa, ondea la bandera británica.

18. 11 de abril. Vernon combina el ataque por el este, la Popa, con el movimiento del oeste, Bocagrande, tratando de romper la débil defensa de la línea Castillo Grande-fuertes del Manzanillo y San Sebastián. Vernon consigue tomar Castillo Grande y obliga al incendio de la balandra francesa (A).

19. 19 de abril. Los ingleses desembarcan efectivos ligeros en la Boquilla, con la intención de enlazar con la Popa y Ciénaga de Tesca.

LA GRAN Y DECISIVA VICTORIA ESPAÑOLA DEL CERRO DE LA POPA

20. 20 de abril. Se produce la heroica defensa del castillo de San Felipe de Barajas y el valiente contraataque de sus defensores. Quinientos hombres de los regimientos de Infantería de Aragón y España, conducidos por el coronel Desnaux reforzado con una compañía de infantes de marina y la milicia del coronel Navarrete, se lanzan contra los tres mil quinientos infantes y granaderos del general Wentworth. Durante el combate de varias horas se solicita por parte española un alto el fuego para hacer la oración del Angelus y recoger las bajas. Los ingleses, perplejos, acceden tomándose brevemente un respiro del que ambos contendientes estaban necesitados. Tras reanudarse el combate, el triunfo fue tan completo y decisivo que significó la derrota de Vernon, al perder lo más selecto de sus efectivos, así como la moral de una victoria que creían segura y al alcance de la mano hasta esta fecha.

DEFENSA DEL FUERTE DEL MANZANILLO

21. 24 de abril. Gloriosa resistencia del capitán de milicias, Baltasar de Ortega, con veinticuatro soldados, en este fuerte que no sería ocupado por los ingleses.

22. 27 a 29 de abril. Los enemigos lanzan al Galicia incendiado contra las cortinas de la ciudad, baluarte de San Francisco; al fin dicho buque será hundido por el fuego propio el día 29, en las proximidades del Manzanillo.

RETIRADA INGLESA

El plan inglés, después de entrar en la bahía, era el de tomar el castillo de San Felipe para desde allí atacar Cartagena, pero allí serían derrotados.

A partir del día 30 de abril, y hasta el 20 de mayo, los ingleses dan por terminados sus bombardeos sobre Cartagena y Getsemaní; comienzan las operaciones de canje de prisioneros; las bajas sufridas por Vernon a causa de la lucha y por las enfermedades son cuantiosas. Destrozan los fuertes y reembarcan efectivos.

El día 20 de mayo registra la salida por Bocachica del último navío enemigo, y rumbo a Jamaica desaparece vencida por el horizonte del mar Caribe la más formidable escuadra inglesa del siglo XVIII sin que hubiera otra de superior tamaño hasta la Segunda Guerra Mundial.

Desde el 20 de abril se vivió una secuencia temporal absurda de treinta días exactos, en que los británicos permanecieron en Cartagena sin objetivos claros. Se podían haber salvado muchos bri-

tánicos marchándose, o pidiendo ayuda médica y provisiones a los españoles y reconociendo su error. Y en lugar de ello desafiaron al destino, quedándose para morir en mucha mayor cantidad.

El escorbuto y la malaria estaban diezmando a los británicos, que carecían de provisiones frescas mientras las guerrillas les impedían abastecerse. Estas guerrillas aprovisionaban a la plaza rompiendo el bloqueo, gracias al laberinto de ciénagas y canales que rodean a Cartagena. Los enemigos fueron perseguidos por los defensores hasta el cerro de La Popa, donde capturaron las piezas de artillería que allí habían emplazado. El asalto final había terminado, se había firmado otro glorioso capítulo para las armas españolas.

Silenciada por la historiografía británica, la justicia histórica ha recuperado en nuestros días la figura de de Blas de Lezo, a quien sus contemporáneos apodaron Medio Hombre, no porque fuera menos que otro sino porque era tuerto, manco y cojo, y porque en aquellos momentos dio una prueba clara de lo que era saber emplear la reserva y dosificar esfuerzos.

La tenaz e inteligente defensa que planteó Lezo en todo el sitio de Cartagena buscaba desgastar al enemigo lo más posible para llegar a un combate final con posibilidades reales. Las defensas de Cartagena fueron concebidas con este fin. Se trataba, por lo tanto, de repeler el ataque de tropas noreuropeas, poco acostumbradas a los climas tropicales y deficientemente inmunizadas contra las enfermedades de estas latitudes. El agresor tenía necesariamente que lograr sus objetivos rápidamente, antes que el calor, la humedad, el paludismo y la fiebre amarilla se convirtiesen en invencibles aliados de los sitiados. En Cartagena se estimaba un plazo de seis a ocho semanas para que las *huestes tropicales* llegasen como aliados invisibles a defender la plaza.

El virrey y Lezo tuvieron serias dificultades en contener a los arrojados y locos que querían hacer salidas por sorpresa a iniciativa propia, desde el castillo de San Felipe o desde la ciudad fortificada.

Podemos afirmar que, sin las victorias españolas de Cartagena en 1741 y de Pensacola en 1781, la independencia de los Estados Unidos ciertamente no se habría producido cuando se produjo, sino que se habría retrasado notablemente

«Cada barco y soldado español hizo frente y derrotó a diez ingleses». El resultado fue tan increíble que el propio Lezo, pecando de humildad, atribuyó la victoria «a las misericordias de Dios». El caso es que las bajas fueron muy graves, «en términos relativos los atacantes habían perdido un 15 % de su fuerza y los defensores un 20 %, pero pese a esta relativa ventaja local el efecto era mucho peor para el visitante».

Cartagena significó una victoria de las armas españolas en una combinación de medios navales y terrestres, por eso no debemos de olvidar las unidades fijas de guarnición, los regimientos de Infantería de Aragón, España, Toledo, Lisboa y Navarra, y de Infantería de Marina y de marinería, además de artillería e ingenieros militares.

TRAS CARTAGENA

Dos años después de Cartagena, el almirante Charles Knowles sitió la Guaira el 2 marzo de 1743, puerto de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y Puerto Cabello, el 15 y 24 de abril de 1743, hostigando sus costas con promesas de liberar a los criollos de la empresa monopolista, lo que demuestra la animadversión reinante. El diario de

esta expedición no tiene desperdicio. Su misión era «hacer saber a los habitantes del país que el inglés no venía a despojarlos de sus derechos, religión o libertades, sino que recibirían de nosotros una mayor seguridad y más felicidad que bajo la tiranía y crueldad de la Compañía Guipuzcoana, de la que los veníamos a liberar. En virtud de estas órdenes, nosotros deberíamos tomar como botín cualquier cosa que en tierra o mar perteneciese a la mencionada Compañía».

Finalmente Knowles sería derrotado y detenido momentáneamente el ataque a Puerto Cabello al quedar sin abastecimientos, fracasando igualmente y retirándose el 11 y 13 de mayo.

Un elemento clave en la «propuesta» citada de Pullen es que, aunque está formulada en 1711, no señala una fecha exacta para alcanzar este objetivo de humillar a España, dejando claro que lo importante no era cuándo se lograse sino que quedase marcada con una impronta indeleble en la sociedad inglesa, como un objetivo permanente con visión de futuro del que quedó impregnado el imaginario colectivo británico, confiando en que algún día se haría real una propuesta similar aunque pasaran décadas tras la publicación de este documento.

Solo así puede entenderse la existencia aún hoy día de una colonia británica en el espacio de la Europa democrática a pesar de las resoluciones de las Naciones Unidas, así como otros «gibraltares», véanse las islas Malvinas o las islas de Diego García.

Lord Henry Brougham (1778-1868) afirmaba en la Cámara de los Comunes, en sesión del 13 de marzo de 1817, refiriéndose a las nuevas perspectivas del comercio inglés con las Indias, que podría afirmarse que esta perspectiva es tan rica y variada, que si toda Europa se cerrase al comercio inglés, o si todo el continente europeo se borrase del mapa, o fuera Bonaparte restituido, hallarían mayores utilidades que las que han obtenido de Europa en las fértiles y brillantes regiones de Sudamérica. Con respecto a la actitud de los gobiernos rebeldes, agregaba Brougham que en 1814 se les ofreció un monopolio por parte de los sudamericanos, en concreto por Bolíbar, y en 1816 se renovaron estas ofertas, con ventajas que no tienen parangón. Es decir, las flamantes repúblicas ofrecían a los británicos perspectivas de comercio prácticamente monopolizadas por Gran Bretaña. Aún así, los nacionalistas católicos insistirán en que la secesión nada tuvo que ver con los intereses británicos.

La derrota británica en América y en especial en Cartagena de Indias aseguró la preponderancia española en el Atlántico hasta finales del siglo XVIII, a pesar de las continuas rivalidades con Gran Bretaña y Francia. Si Vernon hubiese alcanzado la victoria en su campaña, los británicos podrían haber exigido la paz antes del estallido de la contienda austríaca, y probablemente habrían reclamado la entrega de Florida, Cuba e incluso porciones de la costa de Nueva Granada, lo cual habría convertido el Caribe español en un mar británico, tal como era la intención inglesa, y a la larga podría haber precipitado el expansionismo británico sobre México, al igual que la ocupación de Terranova durante la guerra de Sucesión española acabó conduciendo a la desaparición del Imperio colonial francés en Norteamérica medio siglo después.

No cabe duda de que, en este caso, la configuración del mapa político americano posterior hubiese sido muy diferente si España no hubiese mantenido firmemente aferrada la plaza de Cartagena.

Para terminar podemos afirmar que, sin las decisivas victorias españolas de Cartagena en 1741 y de Pensacola en 1781, la independencia de los Estados Unidos de América ciertamente no se habría producido cuando se produjo, sino que se habría retrasado notablemente por la preponderancia que las fuerzas británicas habrían tomado en América. ■



Retrato de Blas de Lezo de la colección personal de la Condesa de Revilla-Gigedo

DOSSIER CARTAGENA DE INDIAS

LEZO EN CARTAGENA

CARTOGRAFÍA Y EVOLUCIÓN DE LA DEFENSA DE CARTAGENA DE INDIAS

JOSÉ ANTONIO CRESPO-FRANCÉS

«Lo que define a las plazas fuertes no son las murallas sino la gente de guerra, y por muy fuertes que fueren los muros, si no tienen la gente suficiente, son inútiles».

Fernando Álvarez de Toledo, Gran Duque de Alba

Dentro de poco habrán pasado casi diez años desde aquel 2014 en que trajimos a la memoria la figura del valeroso marino Blas de Lezo y de la publicación de mi libro *Blas de Lezo y la defensa heroica de Cartagena de Indias (1741)*. Tuve la satisfacción y el honor de impartir una conferencia el 11 de diciembre de 2014 en las jornadas «La defensa del Imperio Español en tiempos de los Borbones. Blas de Lezo y la Armada Española», que se celebraron durante los días 11 y 12 de diciembre de 2014 en el salón de sctos del Colegio Mayor Universitario San Pablo CEU de Madrid. Razón sobrada para traer de nuevo a colación su figura y aquel apostadero en el que dio su vida a posteriori de su victoria.

Hablar de fortificación es hablar de la ingeniería militar española y decir Cartagena de Indias supone el culmen de su evolución y el nacimiento de una escuela propia hispanoamericana de fortificación que dio a conocer el Caribe en como el *mar de piedra*. Tendrían que llegar los albores del siglo XVII para que fuera designado ingeniero mayor de Su Magestad y, como tal, intendente de las fortificaciones de España el comendador Tiburzio Spannocchi o Espanoqui, quien ejercía la supervisión de todas las obras del reino incluidas las de América. A finales del siglo, se designó a Cornelio de Verboom ingeniero mayor de los Países Bajos, sucediéndole en el año 1692 su hijo Jorge Próspero de Verboom, quien dio forma definitiva al proyecto de organización del Cuerpo de Ingenieros.

El 17 de Abril de 1711, el rey Felipe V aprobó por real decreto, expedido en Zaragoza, el proyecto presentado por don Jorge, quedando constituido el citado cuerpo militar, y esa fecha es la considerada como la de antigüedad del Arma de Ingenieros, aunque como es lógico podemos remontarnos mucho antes, a los tiempos de Pedro Navarro y la guerra de minas o, como me decía un gran y



admirado amigo del Arma de Ingenieros, hasta el encuentro arqueológico del primer *segur* o hacha como la que forma parte de las fasces de los lictores romanos.

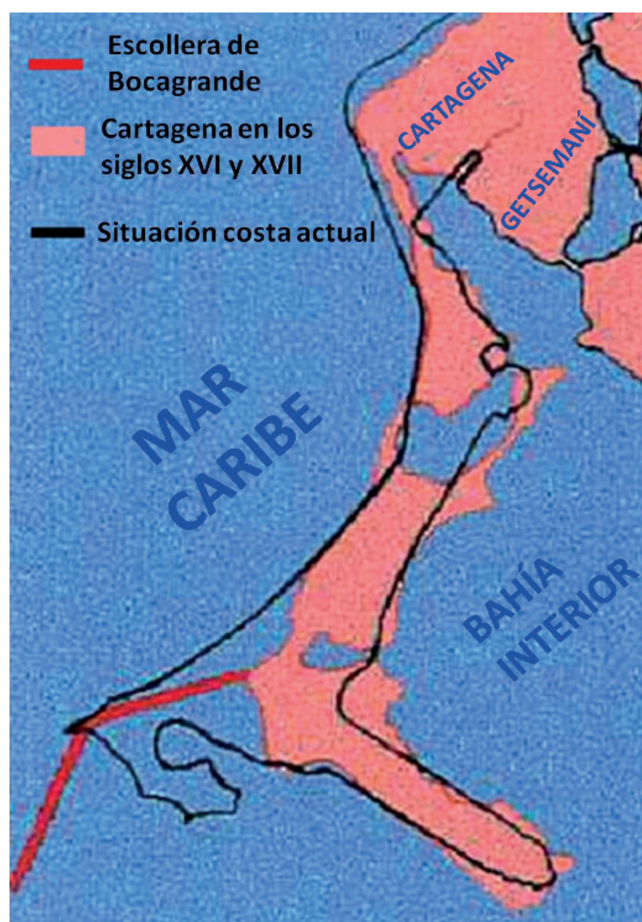
Dicho esto sobre los ingenieros militares que participaron en la defensa de Cartagena de Indias, lo mismo podríamos argumentar sobre la Infantería de Marina española. Quien estas líneas escribe en solo un sencillo soldado de Infantería, sencillo pero orgulloso de su tradición y su historia, no tengo ningún… pero ningún sentimiento corporativo, pues normalmente bajo la pátina del corporativismo dentro de cualquier colectivo profesional se corre el riego de ocultar tendencias mafiosas y de posible encubrimiento, frente al cual solo puede estar el compañerismo y la verdad que nos hace sentirnos por encima de todo soldados de España, algo que he podido compartir con compañeros dentro del Ministerio de Defensa, soldados de los tres Ejércitos y de todas las armas y cuerpos. Se ha llegado a afirmar sin fundamento, por ejemplo, que la Infantería de Marina española fue fundada en 1537 por el emperador Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, y a absurdos como que «Cervantes era infante de marina» o «considerado marino», afirmación a la que se apunta también la figura de Calderón de la Barca.

Hace tiempo leía un comentario aplicable a este: «El Parlamento puede aprobar que venimos de Marte y somos marcianos, pero seguiría siendo mentira»; por eso podemos mantener con rotundidad que el emperador Carlos creó en Génova y en esa fecha los Tercios, pero debemos contestar categóricamente que en absoluto fundó la Infantería de Marina. Lo que podemos afirmar es que se encuentra documentalmente probado que Cervantes ejerció el honrado oficio de las armas entre 1570 y 1575, encuadrado en la unidad más famosa de los ejércitos de Su Majestad Católica: el Tercio de Infantería.

Sin darle más vueltas dejemos escrito que en cuanto a la antigüedad otorgada a los cuatro «Batallones de Marina» creados en 1717, verdadera creación del cuerpo de «Infantería de Marina», es el origen de la controversia general de las antigüedades de los cuerpos o regimientos. Infantes de Marina que gloriosamente también entregaron su vida en Cartagena de Indias.

Dicho esto, la fortificación española en el Nuevo Mundo tiene méritos sobrados para ser considerada como Escuela de Fortificación Hispanoamericana, nacida cuando Cristóbal de Rojas definía al arte de fortificar como columna y defensa de la patria. En Europa hubo diferentes escuelas: española, italiana, alemana, sueca, holandesa, francesa…

Si hablamos de las Academias de la Escuela de Fortificación Española debemos remontarnos a Juan de Herrera, arquitecto mayor de Felipe II, quien crea en Madrid la primera Academia de Matemáticas y Arquitectura Civil y Militar. En tiempos de Felipe II también funcionó la Academia de Matemáticas de Sevilla. Y más tarde en





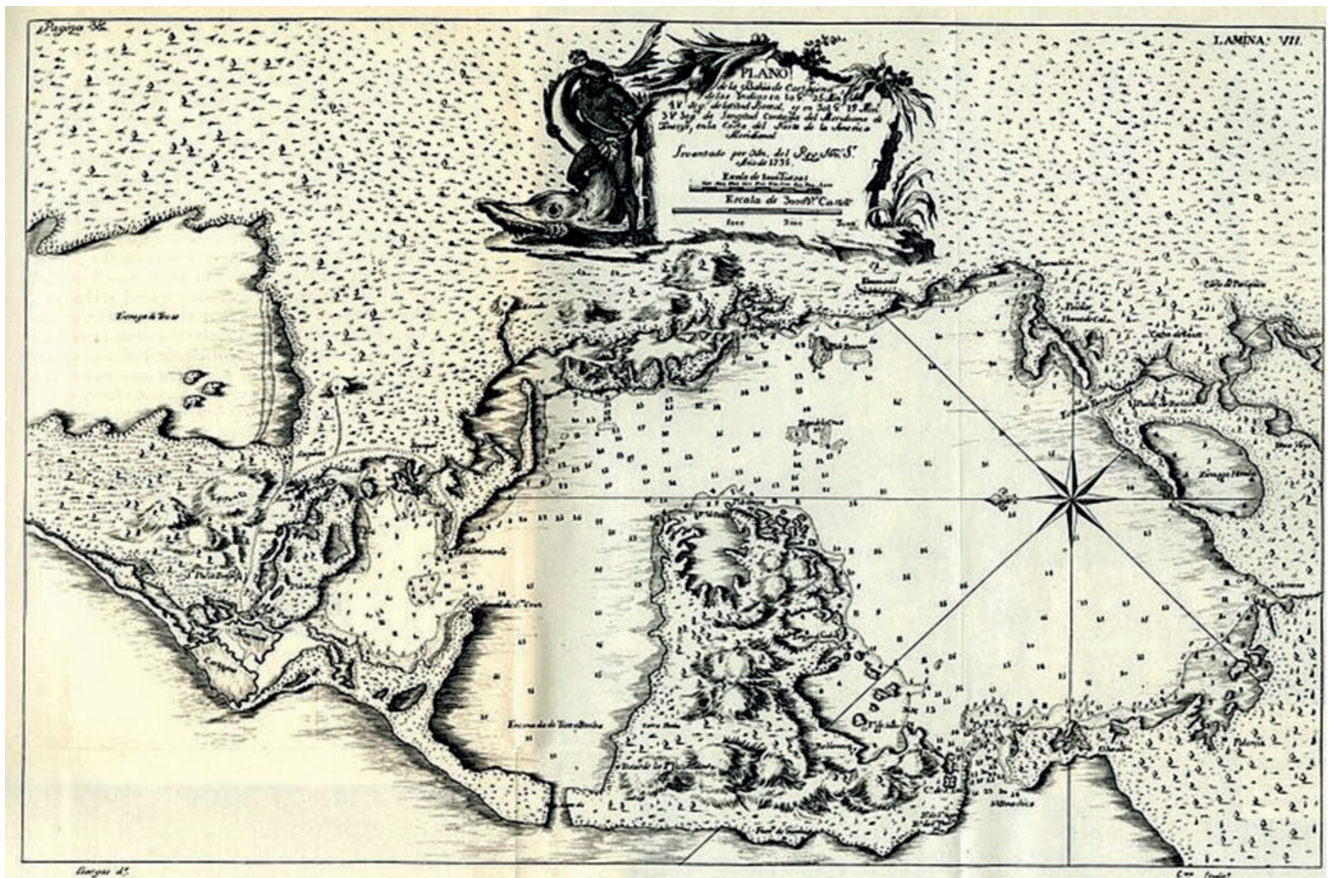
Plano y puerto de Cartagena de Indias

Bruselas la Academia Real y Militar del Ejército de los Países Bajos, fundada en 1675 por el ingeniero Sebastián Fernández de Medrano, cuyas enseñanzas irradiarían a toda Europa; como consecuencia de esta se crearía en 1694 la Real y Militar Academia de Barcelona.

Las imágenes que se ofrecen en esta sencilla presentación tienen el objeto de buscar una mejor compresión del espacio físico donde se desarrolló la batalla de Cartagena, y que parecen auténticas fotografías aéreas actuales. Fueron elaboradas digitalmente por los especialistas y profesionales en el manejo de la imagen Jorge Molina y Jorge Pozo sobre la base de los mapas de época de donde se tomaron todos los datos topográficos y de batimetría para ser volcados sobre mapas actuales, ubicando los bajíos, fondos y profundidades exactas, caños y canales, arenales, perímetros costeros y tipo de vegetación autóctona, tal como quedaron reflejados en las cartas elaboradas por los ingenieros militares españoles, componiendo de esta forma una imagen lo más próxima posible a la realidad de cómo eran y fueron edificadas aquellas fortificaciones y cómo serían vistas si actualmente estuvieran tal como fueron construidas, añadiendo las obras realizadas por los ingenieros.

> **Cartagena de Indias fue desde sus inicios una ciudad clave del Imperio Español. Ello significó convertirse en objetivo militar de las potencias entonces rivales**

En el Instituto de Historia y Cultura Militar, entre otros archivos y cartotecas, queda reflejada la minuciosa preparación consagrada a Cartagena por los diligentes ingenieros en unos planos y mapas de exquisita



De Ulloa, Antonio y Jorge Juan. Relación Histórica del Viaje a la América Meridional. Levantado en 1735 editado en 1748

factura donde se reflejan accidentes de terreno, diseño y ubicación de baluartes y cortinas, en función de las direcciones y alcances de cada cañón.

España pobló relativamente tarde, en comparación con otros lugares americanos, la espaciosa bahía de Cartagena, segura como pocas en toda América. Cartagena de Indias fue desde sus inicios una *ciudad clave* del Imperio Español. Ello significó convertirse en objetivo militar de las potencias entonces rivales de España, como lo fueron Inglaterra y Francia. Ello nos lleva a la necesaria conclusión de que la fortificación de la plaza era indispensable para poder asegurar al menos la supervivencia o la victoria en caso de incursiones enemigas.

Cartagena de Indias nació militarmente y su perfil castrense es, aún a día de hoy, su más generalizada característica. Regimientos fijos, ingenieros militares, artilleros, milicias, marineros, infantería de marina y regimientos de Infantería española fueron habitantes de Cartagena desde su nacimiento y en la elección de su emplazamiento mismo pesaron de forma decisiva las consideraciones de carácter militar, táctico y estratégico.

Cartagena de Indias se encuentra sobre ese nexo físico entre los dos virreinatos de Nueva España, al norte, y del Perú al sur, y que por las necesidades estratégicas para cubrir un espacio vacío hizo que justamente se crease el Virreinato de Nueva Granada bajo el reinado de Felipe V, a pesar de la dura situación económica.

Si observamos la geografía del lugar y sus aspectos topográficos e imaginamos el impacto de las dos masas continentales americanas durante el Cenozoico, exactamente durante el Neógeno, culminando su unión dentro de este periodo, durante el Plioceno, cuando se forma el serpenteante istmo de Panamá, provocando lo que se conoce como el *Gran Intercambio Americano*, hace entre 3,5 y 5,5 millones de años, y a la vista de esa gran corriente hídrica como es el río Magdalena y su desagüe y



El Virreinato de Nueva Granada abarcó los actuales territorios de Ecuador, Colombia, Panamá y Venezuela. Fue creado el 27 de mayo de 1717.

la zona de drenaje, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que Cartagena de Indias nace de las aguas.

De aquí que la gran y abundante cartografía de la Cartagena hispánica está asociada irremisiblemente a su bahía, y a pesar del agua y a la hora de elegirla como asentamiento humano no podemos olvidar que, irónicamente, la falta de agua potable fue también su talón de Aquiles.

Heredia se percató del principal problema como asentamiento: la carencia de agua corriente. Mandó una expedición hasta el río Grande de la Magdalena, en busca de un lugar más apto, buscando algo similar a la rada de Santa Marta, donde el Manzanares proveía de agua dulce proveniente de la sierra.

Para cumplimentar las Capitulaciones de 1532 fundó formalmente Cartagena de Indias el 1 de junio de 1533. La carencia de manantiales sería suplida con los precarios jagüeyes o pozos donde se acumula el agua en las partes bajas, considerando las bondades del fondeadero y las ventajas defensivas que ofrecía Calamarí en una esquina de la bahía.

Heredia ya tenía noticia de la existencia de los zenúes, pero no se sabe si conocía de la bahía de Cispatá en el golfo de Morrosquillo, donde desembocaba el río Sinú, que hubiese servido quizá también a sus propósitos por su abundancia en agua fresca.

Durante casi trescientos años la cartografía de Cartagena hará obligada referencia a su puerto, murallas y castillos y, a partir del siglo XVII, los planos detallados de los ingenieros tratarían de prevenir la codicia de los enemigos de España. Durante los iniciales casi cuarenta años, treinta y siete en concreto, no hay referencias gráficas del asentamiento, conociéndose que era un poblado construido todo en materiales vegetales, donde ni siquiera la iglesia catedral, diócesis desde 1534, era de piedra, material lejano y costoso. Nace, crece y se desarrolla alrededor de dos plazas: la plaza Mayor, y la plaza del Mar o del comercio.

El trazado inicial era caprichoso, lejano al sueño de un orden renacentista. La triangular plaza de la Mar aparece en un diagrama fechado en 1571, y en él se aprecian los portales de madera donde se acomodaba el *comercio al detal* sin tenderetes externos que obstruyeran la circulación, las casas de la Contaduría donde se tasaba la mercancía de importación y, en el otro extremo, la carnicería.

El muelle Nuevo, con su tablestacado en madera y sus merlones en piedra para la defensa, estaba

terminado desde 1561. Poco antes un brutal incendio arrasó Cartagena en 1552.

El primer plano dibujo a mano alzada data de 1570, apreciándose las naos surtas en la bahía, ya que entonces Cartagena se había consolidado como terminal de los galeones de Tierra Firme.



En Cartagena la cuadrícula fundacional incorporó necesariamente consideraciones militares. Dentro de la enorme bahía sin corrientes de agua dulce, se escogieron dos apartadas islas por sus inmejorables condiciones defensivas. Un cinturón de ciénagas las aislaba del continente y una traicionera resaca embarazaba los intentos de desembarco desde el mar Caribe. Al imperativo militar se sacrificaron las ventajas de ser un puerto seguro.

En efecto, los galeones debían fondear a corta distancia de la costa de la península de Icacos, y cargar y descargar sus pasajeros, fardos y botijas en pequeñas embarcaciones hasta y desde el muelle de la Contaduría, al fondo de la bahía de Las Ánimas. Este costoso trasiego se mantuvo, pues se prefirió la seguridad militar para, de esta manera, proteger lo comercial. Nacida bajo ese sino, no nos sorprende que se convirtiera en la plaza fuerte más importante de América del Sur, y en la segunda del Caribe, después de La Habana.

La historia militar y la evolución y mejora de las defensas de Cartagena de Indias está, por lo tanto, unida estrechamente a la doble condición de ser un centro de intercambio con reputación de opulencia, y de constituirse con el tiempo en puntal geopolítico por sus condiciones defensivas.

A partir de mediados del siglo XVI, con objeto de proteger el comercio y el intercambio indiano de los corsarios y piratas de otras potencias que lo afligían en aguas del Caribe, y dadas las características de la rada cartagenera y su cercanía al vital istmo de Panamá, Cartagena se convirtió en uno de los grandes puertos españoles de América. Una vez al año, un enorme convoy mercante protegido por naves de guerra partía de Sevilla con destino a Cartagena, donde se concentraban tratantes de todo el nuevo reino de Granada y de Quito.

Los hitos eran: Sevilla, de donde zarpaban los convoyes anuales; Veracruz, destino de la flota de la Nueva España; Cartagena, destino de la flota de los Galeones y donde se celebraba la Feria de Tierra Firme; Nombre de Dios, donde, después de tocar en Cartagena, los galeones celebraban la Feria del Istmo con los comerciantes del Perú; La Habana, donde las flotas se reunían para regresar a Sevilla.

Una vez se recibían noticias sobre la llegada de los acaudalados comerciantes peruanos a Panamá con la plata del Potosí, el convoy se desplazaba a Nombre de Dios en el istmo, donde tenía lugar una fabulosa feria, para luego llevar el metálico a Cartagena.

Después, mientras la flota de los galeones de tierra firme zarpaba hacia La Habana, la plata esperaba la llegada de la poderosa Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, encargada de transportar el precioso cargamento hasta España. Esto fue lo que hizo de Cartagena una sede próspera.

La amenaza de las potencias coloniales rivales aumentó cuando estas pudieron establecer bases en el Caribe. Inglaterra ocupó San Cristóbal y Nieves en 1624, y Holanda Curazao en 1634. La flota de 1628 fue capturada por el holandés Piet Hein en la batalla de la Bahía de Matanzas, durante la guerra de Flandes, y las de 1656 y 1657 fueron capturadas por los ingleses Richard Stayner y Robert Blake durante la guerra anglo-española. La de 1702 fue destruida durante la Batalla de Rande.

Desde el establecimiento español en América, España comenzó a sufrir ataques sobre sus provincias ultramarinas a mediados del siglo XVII

Desde el establecimiento español en América, España comenzó a sufrir ataques sobre sus provincias ultramarinas a mediados del siglo XVII.

En el plano citado de 1570 se reúnen también los elementos topográficos que caracterizarán por largo tiempo a Cartagena de Indias, cuyas cuatrocientas casas ocupan la mitad de la isla de Calamarí. Vemos los cañones, el fuerte del Boquerón, para proteger las flotas desarboladas e inermes; allí está el cerro de la Popa, punto de referencia por mar y tierra; la calzada que une Cartagena con Getsemaní, con el convento de San Francisco y el matadero; y el cinturón de ciénagas, la mejor protección contra el enemigo al acecho. En la lejanía se encuentra la aldea de Turbaco, refugio de los depredadores durante los asaltos piráticos de 1544 y 1560.

Jean-Francois de la Roque, señor de Roberval, en 1544, y Martín Coté con Jean de Beautemps, en 1560, tomaron Cartagena, sin que fuera buen negocio. Lograron hacerse con alguna mercancía en el puerto, pero los vecinos lograron huir con sus haberes. Desde que la Roque se apoderó de Cartagena en la madrugada del 24 de julio de 1543, cuando solo había en ella una casa de piedra, la del gobernador, y habían transcurrido apenas diez años desde la fundación, Cartagena nunca dejó de vivir bajo la amenaza de «enemigas venganzas».

En un breve cronograma de destrucciones más conocidas, antes del asedio de Vernon, podemos citar: en 1544 el corsario francés Roberto Baal toma la ciudad de Cartagena y la saquea; en 1559, cuando la ciudad no se protegía aún de los piratas, pues contaba únicamente por toda defensa con tres docenas de arcabuces y algunas picas, Martin Coté y Jean de Beautemps saquean e incendian nuevamente la ciudad toman a sangre y fuego la ciudad cobrando un fuerte rescate. En aquel tiempo la ciudad vive aterrorizada por los piratas que surcan sus costas y suplica a la Corona que la dote de defensas permanentes.

Juan de Villegas Bustos, que era el gobernador en 1559, organizó una contraofensiva contra los piratas, poniendo en las trincheras alambres de púas envenenados en los lugares estratégicos donde los buques enemigos podrían intentar desembarcar sus tripulantes. En la isla de Carex, Tierra Bomba, el jefe nativo Maridaldo ayudó también en el



Cartagena rodeada de agua, una fortaleza inexpugnable. Sobre el río Magdalena, la población de Calamar el punto de drenaje, línea discontinua azul, del río hacia el oeste. Junto a Cartagena la aldea de Turbaco, y al sur la bahía de Morrosquillo.

contraataque con quinientos indios flecheros; sin embargo, los franceses les superaban en número, con más de mil hombres, que penetraron en las defensas y se llevaron un gran botín de la ciudad. En 1568 el pirata inglés John Hawkins fracasó en su intento de saqueo.

Tras los asaltos franceses comenzaron las construcciones en piedra al levantarse una iglesia de cantería, muchos de cuyos arcos estarían acabados al atacar Drake en 1586, ataque que terminaría con el pago de un cuantioso rescate. Tras el saqueo e incendio de Drake haría lo mismo ya al final del siglo XVII el barón de Pointis, el 13 de abril de 1697.

Sería a partir de los ataques del siglo XVI cuando se comenzaría a ejecutar un plan de Estado ordenado por Felipe II ante las crecientes amenazas contra los puertos de Indias. De ahí la visita a Cartagena del gran ingeniero militar Bautista Antonelli, quien en 1595 dejó plasmada su propuesta de fortificación en la primera planta a escala de la ciudad. Ese esquema inicial serviría como punto de partida para la ejecución de las fortificaciones que se irían construyendo alrededor de la isla de Calamari, asiento de la primitiva Cartagena.

La traza de sus calles ya se había consolidado y Antonelli ajustó el perímetro de las murallas. La calzada de San Francisco comunicaba a Calamarí con el creciente convento en Getsemaní, una isla todavía vacía. Desde 1566 se había iniciado la monumental construcción de un acueducto para traerla desde los manantiales de Turbaco, que luego se abandonarían en 1589 ante la urgencia por las obras de fortificación para la defensa.

A partir de aquí y durante trescientos años, Cartagena de Indias recogerá agua del cielo, en los aljibes públicos de fuertes y murallas, y en los privados de cada casa.



Perfil del terreno entre Cartagena y Santa Fe de Bogotá

Al terminar el siglo XVI, Cartagena pasa de aldea de palmas a urbe de cal y canto, con calles empedradas, organizada y limpia, sin ganado, que estaría en los corrales de Jinjimaní, ni suciedades por las calles. Un plano de 1597 demuestra que la ciudad desborda la traza de las murallas de Antonelli. Lo levantado de ellas es todavía de fajinas y pronto los embravecidos temporales del norte destruirán las débiles obras provisionales. Se propone que en vez de encerrar dentro de la muralla a la ciudad existente, los muros se lleven hasta la orilla de la protección natural que da el agua, aunque abarquen terrenos baldíos, como efectivamente sucederá. Tres de las calles del futuro arrabal aparecen nítidamente trazadas entre ellas la calle de la Media Luna ,por donde Cartagena se comunica con el continente.

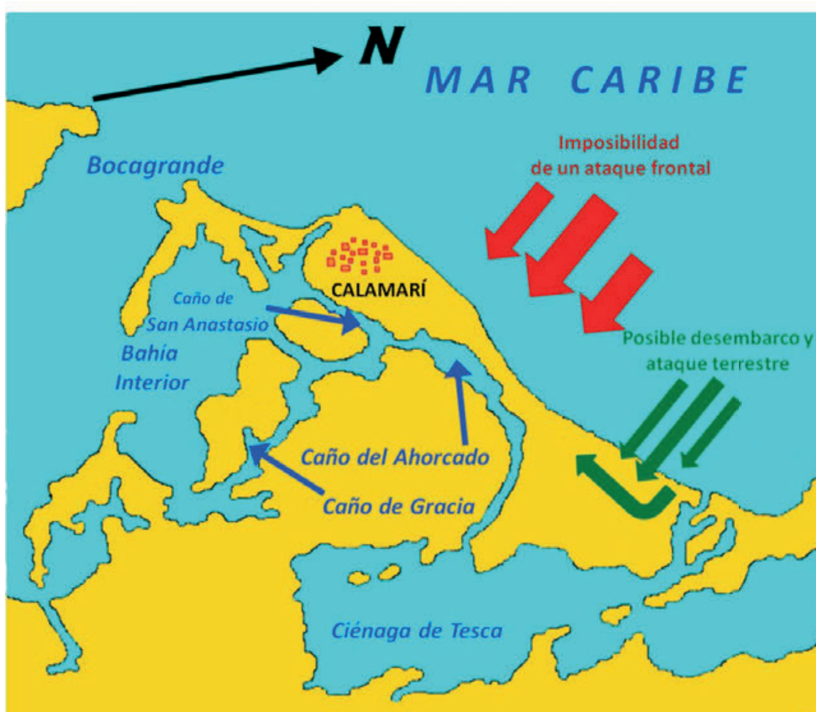
La ciudad queda sembrada de conventos, templos y nacientes murallas. La cartografía conocida del XVII, muy dedicada a registrar el avance de las fortificaciones, no detalla todas estas importantes obras de embellecimiento urbano, que aparecen puntualizadas en los hermosos planos del siglo siguiente.

Como estaba previsto, la expansión urbana de Cartagena se derrama sobre Getsemaní; según el plano de Ficardo de 1688, el arrabal ocupa toda su isla. Ya en 1620 se han edificado «muy buenas casas de cantería en dicho arrabal». La corona insiste en que las edificaciones se alejen por lo menos quinientos pasos de la muralla.

Como puede observarse en el plano de Juan de Herrera y Sotomayor (1730), la orden, que responde a un imperativo militar, se cumple parcialmente, pero lo suficiente para dar cabida a una calle de ronda. Más allá del arrabal y de la calzada que lo une al continente se iniciaba el arcabuco, cada vez más denso en la medida que se aproximaba a la Popa. En 1622 ya existía el convento agustino en su cima, que acogía las romerías de los agradecidos marinos venerando allí a la Virgen de la Candelaria después de sus viajes transatlánticos.

Extramuros, pero en la parte más cercana y más civilizada de las afueras, vecina al todavía virgen

cerro de Lázaro, el Cabildo adquiere, a principios del siglo XVII, los terrenos para el hospital de leprosos. Allí se les aísla, en lo que al principio son solo unos bohíos.



El mal, mucho más común entonces que hoy, requería acordonamiento social, y así el pequeño caserío de leprosos y sus familiares, a lo largo del Camino Real, con el hospital de San Lázaro y la iglesia, se constituye en la primera implantación de Cartagena por fuera de sus islas. En los planos del siglo XVIII se evidencia su presencia, hasta cuando, en 1785, Antonio de Arévalo construye nuevas instalaciones para los enfermos en el sitio de Caño del Oro, isla de Tierrabomba. El ingeniero opina que en el villorrio podrían parapetarse enemigos y amenazar el castillo de San Felipe de Barajas, cuya ampliación estaba llevando a cabo.

La Cartagena militar es la razón de ser de la prodigiosa acumulación cartográfica sobre la ciudad. Ese acerbo se acelera con la iniciación, en 1614, de los trabajos de cantería del baluarte de Santo Domingo. Allí se da comienzo a la distinguida historia de la ciudad como plaza Real.

Para 1635, Cartagena y su arrabal estarán totalmente rodeados de murallas. Extenuante y costosa tarea que culminan Cristóbal de Roda, su primer ingeniero militar residente (1608-1631), y el infatigable gobernador y también ingeniero Francisco de Murga (1629-1634). Bajo el alero de sus muros, la ciudad indefensa del siglo XVI conocerá la paz, a pesar de las continuas asechanzas de los enemigos de España durante el resto del siglo XVII.

La imponente Cartagena de hoy debe su recinto Real a dos grandes de la fortificación abaluartada: Juan de Herrera y Sotomayor (1703-1735) y Antonio de Arévalo (1742-1800). Ambos reconstruyen, modifican y refuerzan el trazado original de las murallas, que, bordeando el agua de su bahía y sus ciénagas, rodea enteramente a Cartagena y su arrabal, excepto por donde Getsemaní mira hacia el centro de la ciudad. Para completar el perímetro artillero que impide la aproximación hostil a Cartagena se sembró de fuertes su bahía.

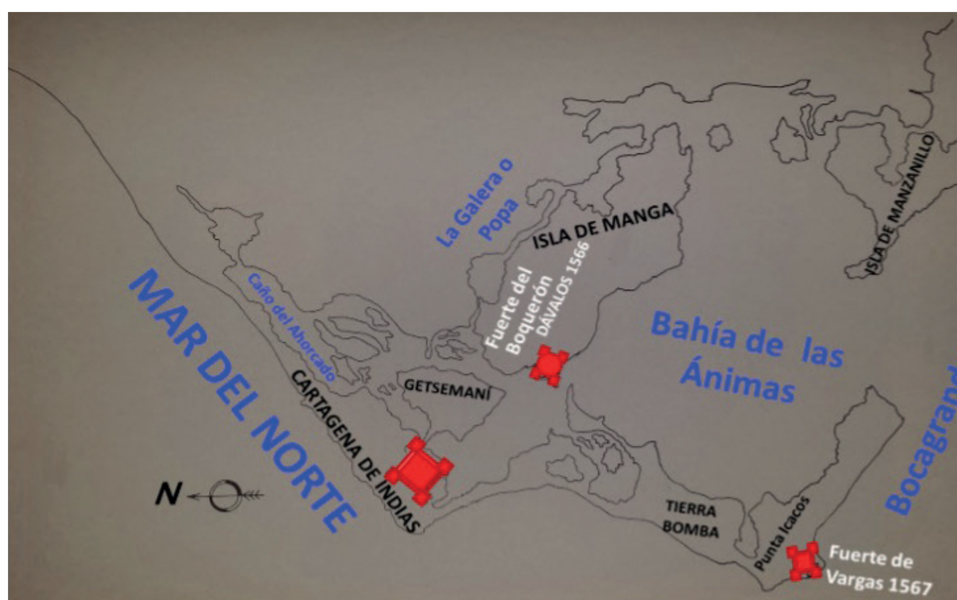
Del siglo XVII subsisten los restos del fuerte de Santa Cruz de Punta Judío o Castillo Grande y el fuerte de Manzanillo en la punta de la isla de su nombre.

En Bocachica estuvo el castillo de San Luis, que se abandona en la segunda mitad del siglo XVIII, a causa de las voladuras de Vernon en retirada (1741). Lo suple un inexpugnable dispositivo compuesto por el castillo de San Fernando, el fuerte-batería de San José, la batería de Santa Bárbara y el fuerte del Angel San Rafael, empinado, este último, en las colinas sobre el corregimiento de Bocachica.

Aislado en la isla de Manga, el fuerte de San Sebastián del Pastelillo sustituye en 1743 la obsoleta batería del Boquerón, que ya aparece en el plano de 1570. Su función, sin embargo, sigue siendo la



Drake ataca Cartagena en febrero de 1586 (Baptista Boazio)



Primeras defensas de Cartagena de Indias 1566-1567

misma: proteger las armadas en el fondeadero y asegurar la cadena que cerraba el paso a la bahía de las Ánimas. Y, por último, la reina de las fortificaciones: el gran castillo de San Felipe de Barajas, que todavía se levanta protector con la ciudad amurallada a sus pies.

El pequeño San Felipe original, visible en el plano de 1730, se erige en 1657 para ocupar la colina de San Lázaro, peligroso cerro que dominaba a Cartagena y que no podía dejarse al enemigo bajo peligro de perder plaza. El imponente monumento se termina bajo el diseño de Antonio de Arévalo en 1769. Comentario especial merece el suministro de materiales para construir la ciudad y sus fortificaciones. La penuria inicial se subsana con las canteras y hornos de cal que van surgiendo en las costas e islas de la bahía. Los suministros se acarrean en bongos por una verdadera carretera de agua que converge sobre Cartagena.

De particular relevancia para el desarrollo urbano de la ciudad son la cantera y tejar de los jesuitas en los farallones sobre el actual corregimiento de Tierrabomba, la cantera de Bocachica con su horno, merecidamente conocido, por su tamaño y fragor, como El Diablo, y las canteras de Albornoz sobre la costa oriental de bahía, antes de llegar al complejo industrial de Mamonal.

Todos estos centros manufactureros dependían de mano de obra esclava y darán su nombre a corregimientos de la ciudad. Otro de ellos se situará en la cantera de Caimán, al oriente, cuya piedra y cal se transportaban por la ciénaga de la Virgen e ingresaban a la bahía por el hoy desaparecido canal artificial de la Quinta.

Cuando los franceses toman a Cartagena en 1697 la ciudad colonial estaba fundamental-

En efecto, a partir de la guerra de Sucesión española (1701-1713) se acentuará su carácter castrense. Cartagena se convertirá más y más en bastión esencial de un imperio

mente terminada. El sitio la golpea severamente, la población disminuye de siete mil cuatrocientas a cuatro mil seiscientas personas entre 1684 y 1708. Se recuperará demográficamente a lo largo del siglo XVIII, pero la plaza fuerte no podía ni debía crecer más.

En efecto, a partir de la guerra de Sucesión española (1701-1713) se acentuará su carácter castrense. Cartagena se convertirá más y más en bastión esencial de un imperio. Grandes ingenieros afianzarán sus defensas a lo largo del siglo XVIII y la vida ciudadana, salpicada por la presencia de regimientos fijos, adquirirá dinamismo alrededor de lo militar. Dentro de su *corsé pétreo* la población se densificará, hasta llegar a dieciocho mil habitantes, casi como la capital virreinal, Santafé de Bogotá.

Para completar el cerco de piedra, Herrera construye, bajo los cánones del barroco, la formal y triabovedada puerta de tierra de entrada a la ciudad, en el arranque del puente de San Francisco. El último tramo de los muros se edifica, a fines del siglo XVIII, por don Antonio de Arévalo. Pero aunque trabajaron después del asedio de Vernon no podemos dejar de mencionar a dos ingenieros que junto con McEwan marcan un hito de la fortificación: nos referimos a Ignacio de Sala y a Lorenzo de Solís.



Los fuertes de la bahía en 1580. Se accedía a ella por el canal de Bocagrande defendido por el fuerte de San Matías. Ya en el surtidero, los barcos quedaban bajo la protección de los cañones de San Felipe del Boquerón.

El siglo XVIII es también el siglo de las modificaciones y adiciones de la morfología del ámbito cartagenero. Cansado de los recurrentes *nortes*, que le lanzaron el mar embravecido contra los muros averiándolos e inundando a la ciudad, Antonio de Arévalo resuelve ponerle coto. Dispone una escollera a lo largo de la muralla para atrapar y sedimentar las arenas, hasta crear (1765-1771) una franja protectora. A los pocos años, víctima de su propio invento, Arévalo debe construir, para evitar sorpresas, el espigón de la Tenaza (1779-80), que aparece en su plano de 1798 como prolongación del baluarte de Santa Catalina.

También morfológicamente significativa es la escollera de Bocagrande. Esta obra asombrosa de Arévalo consiste en un dique submarino entre Tierrabomba y la entonces península de Icacos, que cierra, a la navegación de alto bordo, el amplio canal de Bocagrande. Su objeto era forzar el ingreso a la bahía por Bocachica, mucho más fácil de defender. Al arrancar hacia el oeste actuó como



gigantesco espolón, cuyo efecto fue el de acumular arenas y doblar el área de la estrecha península por donde Drake había ingresado a Cartagena.



**Plano general del Caribe.
Ubicación relativa de Cartagena.**

La bahía de Cartagena está dividida en dos grandes dársenas naturales con problemas defensivos muy diferentes. Por un lado tenemos la *Bahía Exterior,* limitada por la península de Bocagrande, el continente, y las islas de Tierrabomba, Barú y Manzanillo; y por el otro la *Bahía Interior* que albergaba el fondeadero colonial, cerrada también por Bocagrande y el continente, y por las islas de Manzanillo y Manga.

La *Bahía Exterior* tuvo en distintas épocas canales para navíos de alto bordo tanto por Bocagrande como por Bocachica, y la seguridad de Cartagena dependió desde los primeros tiempos de la posibilidad de impedir el acceso de las armadas enemigas a esos canales.

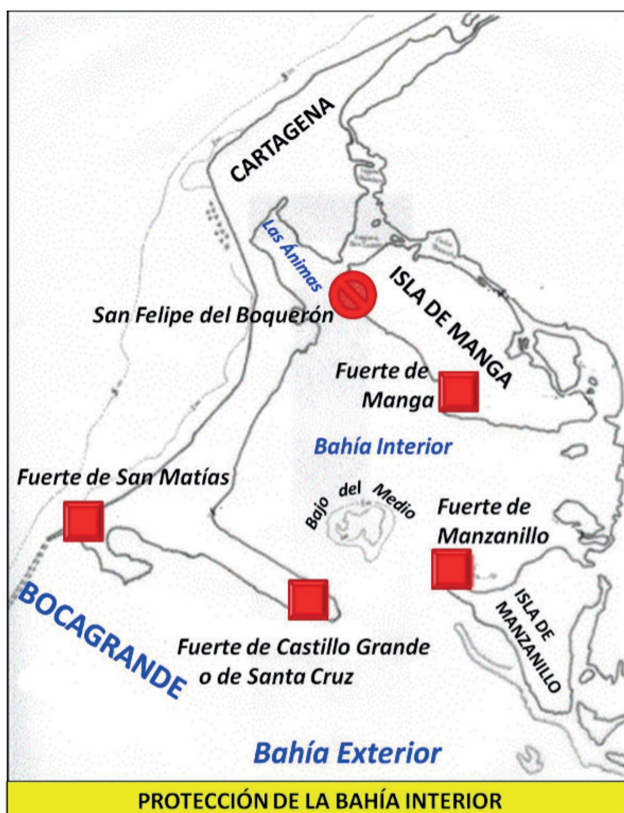
La *Bahía Interior* sirvió de surtidero para las flotas, desde allí se transbordaban, en embarcaciones menores, mercancías y hombres hasta el muelle de la Contaduría, casi el mismo donde hoy, frente a la Alcaldía, la ciudad recibe el cabotaje y el turismo. En el fondeadero, el problema táctico consistía en la protección de los navíos anclados y desarmados.

En 1607, Tiburcio Spannocchi recomienda a Cristóbal de Roda para dirigir la reconstrucción de las murallas y realizar otras fortificaciones de Cartagena de Indias. Roda partió hacia su nueva misión acompañado de su ayudante y primo Juan Bautista Antonelli, hijo de su tío Bautista Antonelli, al cual él le llevaba veinticuatro años, existiendo entre ambos una relación casi paternal. Los trabajos constructivos no comenzaron hasta

mayo de 1614, fecha en que llegó el nuevo gobernador de Cartagena, Diego de Acuña.

El nuevo recinto, basado en un estudio de Roda y aprobado por Spannocchi, encerraba a toda la ciudad, lo cual representaba una superficie mayor que la originalmente concebida por su tío. Los trabajos comenzaron por el baluarte de San Felipe, hoy de Santo Domingo, el 8 de septiembre de 1614 y se dio por terminado en marzo de 1616. La dotación fue de ocho cañones. A partir de ese baluarte, la muralla siguió bordeando el mar hasta la trinchera de Santa Catalina que, en este caso, puede considerarse el frente de tierra de la ciudad.

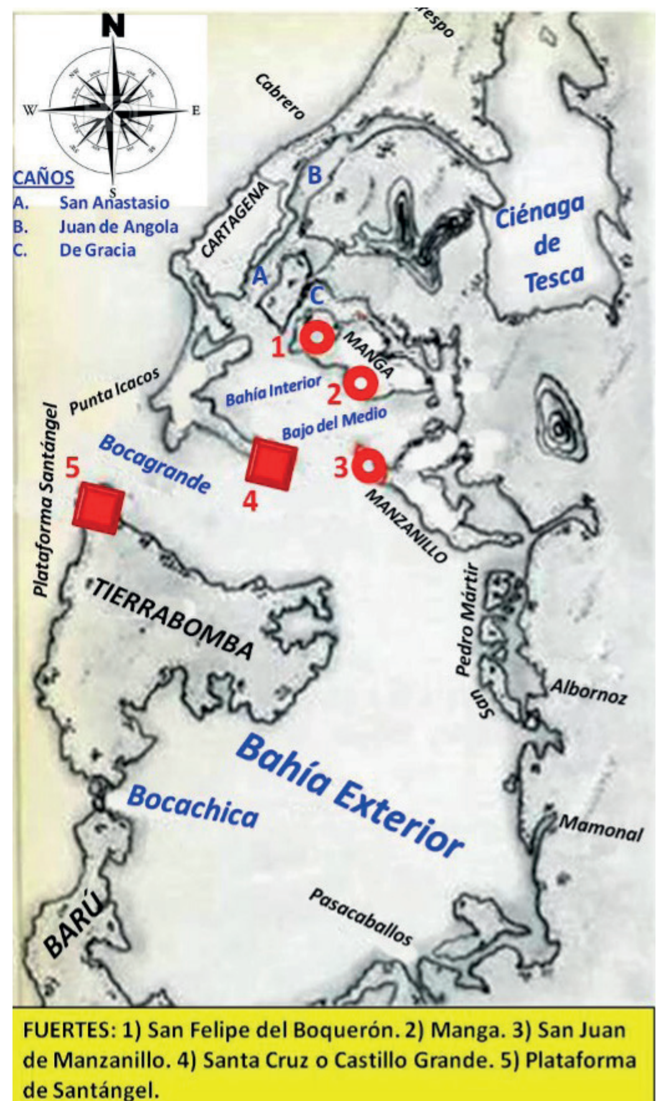
Los trabajos marcharon lentamente por la escasez de recursos y, para agravar la situación, el 12 de febrero de 1618 se desencadenó una tempestad de una fuerza jamás vista en Cartagena; los daños fueron cuantiosos en todos los barrios de la ciudad y en sus obras defensivas. Hubo que reconstruir parte de las murallas y modificar la traza y ubicación de las mismas en aquellos sitios donde el oleaje ocasionó socavones y cambios en la configuración del terreno.



PROTECCIÓN DE LA BAHÍA INTERIOR

Roda permaneció 23 años en Cartagena de Indias, dedicando todo ese tiempo a trabajar en el reciento amurallado, aportando mejoras, proyectando el Baluarte de Santo Domingo, reparando los daños ocasionados por la tormenta tropical de 1618 y revisando el frente de tierra en el baluarte de Santa Catalina y en el de de San Lucas. También diseñó y construyó la Plataforma de Santángel, a la entrada del puerto, en el año 1617.

Las murallas perimetrales de la ciudad de Cartagena de Indias se terminaron en 1629, durante el gobierno de Francisco de Murga, gobernador con el cual Roda tuvo divergencias, ya que desde que tomó el poder de Cartagena comenzó a modificar y construir siguiendo su parecer, sin consultar las opiniones del ingeniero, pues él era ingeniero también.



FUERTES: 1) San Felipe del Boquerón. 2) Manga. 3) San Juan de Manzanillo. 4) Santa Cruz o Castillo Grande. 5) Plataforma de Santángel.



Cartagena. Plano de la ciudad y planta parcial de la Muralla de la Marina. Dibujo de Francisco Ficardo, 1688. Archivo General de Indias, Sevilla.



Cartagena de Indias. Mapa de Juan de Herrera y Sotomayor, 1730. Servicio Geográfico del Ejército, Madrid.

Cristóbal de Roda nunca realizó un solo viaje a la península, ni siquiera para informar sobre hechos y situaciones que reclamaban su presencia como máxima autoridad al frente de las fortificaciones con el cargo de ingeniero militar de Indias. Se presume que no era adicto a los viajes por mar, siempre mandaba representantes a las reuniones importantes. En 1610 y en 1618 delegó en su ayudante y primo, Juan Bautista Antonelli, a quien envió para informar a la Junta de Madrid sobre la situación y marcha de las obras en Cartagena de Indias.

En la hermosa panorámica que se presenta en las imágenes podemos apreciar a la izquierda, la ciudadela de Cartagena y Jinjimaní, luego Getsemaní, así como la ciénaga de Tesca, detrás. En la línea costera, las dos entradas a la bahía por Bocagrande y Bocachica con Tierra Bomba en el centro, así como las cuatro partes de la Bahía Interior, Gran Rada, Pequeña Rada, Antepuerto y Puerto. Al fondo en el horizonte podemos apreciar unas nubes sobre el nevado de Colón, a unos trescientos kilómetros de la costa y sobre la cordillera andina.

A partir de finales del siglo XVI, Cartagena empezaría a dejar de ser presa fácil de los piratas. El cierre de Bocagrande es un hecho clave que modifica la concepción defensiva de Cartagena de Indias, pero a pesar de los trabajos continuados y antes de que finalizara el siglo XVII, el nuevo ataque de 1697, ante la pasividad y lentitud de la Administración y autoridades españolas, hace que el barón de Pointis tome la ciudad saqueándola, sin verse detenido ante la falta de un hombre indestructible como Lezo.

Incluso en una plaza de tal importancia las obras de defensa fueron lentísimas, y durante la mayor



El ataque inglés a Cartagena. *A View of Cartagena with the several dispositions of the British Fleet under the Command of Admiral Vernon. Isaac Basire. London 1741.*

parte del tiempo insuficientes. De la contemplación del formidable cinturón de piedra de Cartagena debemos de concluir su relevancia, no por los recursos de ese territorio, luego convertido en virreinato, sino por ser el enlace entre Nueva España y el Perú y constituir en términos geopolíticos el punto de apoyo vital para la defensa y comunicaciones con la verdadera joya imperial que era el virreinato del Perú y, con él, el resto de Sudamérica.

> A partir de finales del siglo XVI, Cartagena empezaría a dejar de ser presa fácil de los piratas. El cierre de Bocagrande modifica la concepción defensiva de Cartagena

LA ESTRATEGIA DE LA FORTIFICACIÓN

Sabemos que la concepción y el desarrollo de las defensas de Cartagena pertenecen a los siglos XVII y XVIII, época del apogeo de fortificación *abaluartada*, con el que la ingeniería militar respondía a la evolución de la artillería. Ya a finales del siglo XV se descubre que la muralla medieval, caracterizada por su altura y esbeltez, concebida así para rechazar a un enemigo que trataba de escalar sus muros, se quedaba impotente ante el embate del cañón.

Ello trajo como lógica conclusión que la fortificación perdiera altura y ganara en espesor. Entonces el diseño busca ofrecer la menor silueta posible, dificultar la apertura de brechas en las *cortinas* y disponer sobre ellas de explanadas para las piezas que habrían de dar respuesta al sitiador.

Las murallas se terraplenan mientras las torres curvas desaparecen y se reemplazan por angulosos *baluartes*, que surgen como puestos avanzados donde se emplaza la artillería y desde se defiende con fuego cruzado, desde

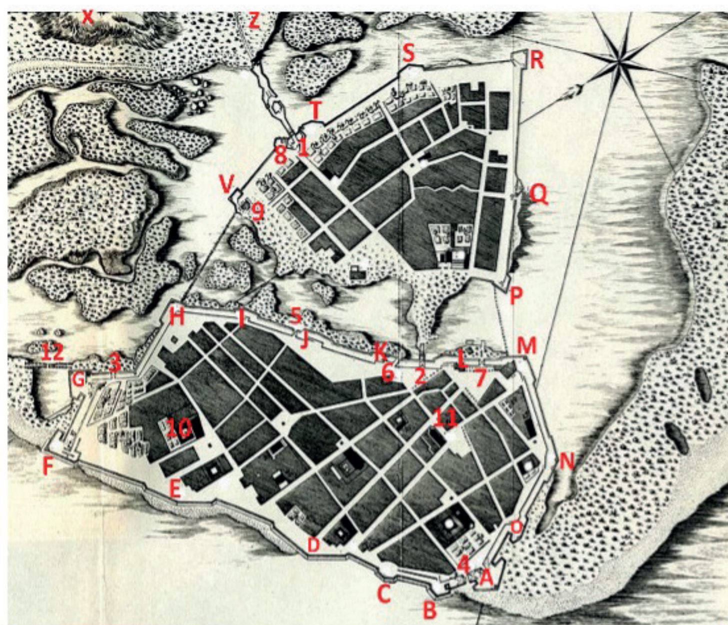
flancos protegidos, la *escarpa* o exterior de las murallas, objetivo final del asalto enemigo.

Desde tiempos inmemoriales, el objetivo de la fortificación ha sido el mismo: cómo hacer que unos pocos puedan resistir el ataque de muchos. Si el sitiador es más fuerte que el sitiado, tanto en número de hombres como en potencia de fuego, al final se acercará a la muralla y tratará de abrir una brecha. De todo esto nace el principio fundamental que inspira la fortificación abaluartada, que no es otro que alcanzar el flanco del enemigo para dificultar su entrada por la brecha abierta.

Había una diferencia evidente entre las Indias y las llanuras de Flandes, aptas para los desarrollos regulares y geométricos. En América los arquitectos militares tuvieron que enfrentarse con una complicada topografía, un clima tropical con abundantes lluvias, que hicieron difícil la aplicación estricta de los cánones del francés Vauban, máxima autoridad de este Arte, y cuyas reglas se impartieron en la Escuela de Ingenieros de Barcelona. Todas esas particularidades han hecho que los expertos identifiquen, por su personalidad y características, la Escuela Hispanoamericana de Fortificación, con características propias, y de la que, como muestra sobresaliente, tenemos el ejemplo de San Felipe de Barajas. El terreno era el que mandaba en el diseño, aprovechando sus ventajas y obviando las desventajas.

Observamos cómo en Cartagena el trazado de las murallas se ciñó a la amplia protección que ofrecía el cinturón de agua que la rodea, quedando reducido al máximo el frente terrestre. La prueba la tenemos en que de toda la extensión de cortina que rodea la plaza, solo los estrechos istmos sobre el Cabrero y la Península de Bocagrande permitieron al enemigo la oportunidad de acercarse a pie. El mar y las ciénagas marcaron su preeminencia.

A lo largo del siglo XVIII la construcción militar cobró mayor relevancia. Entraron en juego varios ingenieros militares de renombre como Juan de Herrera y Sotomayor, Juan Bautista MacEvan, Ignacio de Sala, Lorenzo Solís y Antonio de Arévalo, que reforzaron el sistema defensivo convirtiendo la plaza de Cartagena de Indias en un fuerte bastión ante el que se derrumbará la arrogancia británica representada por el almirante Vernon.



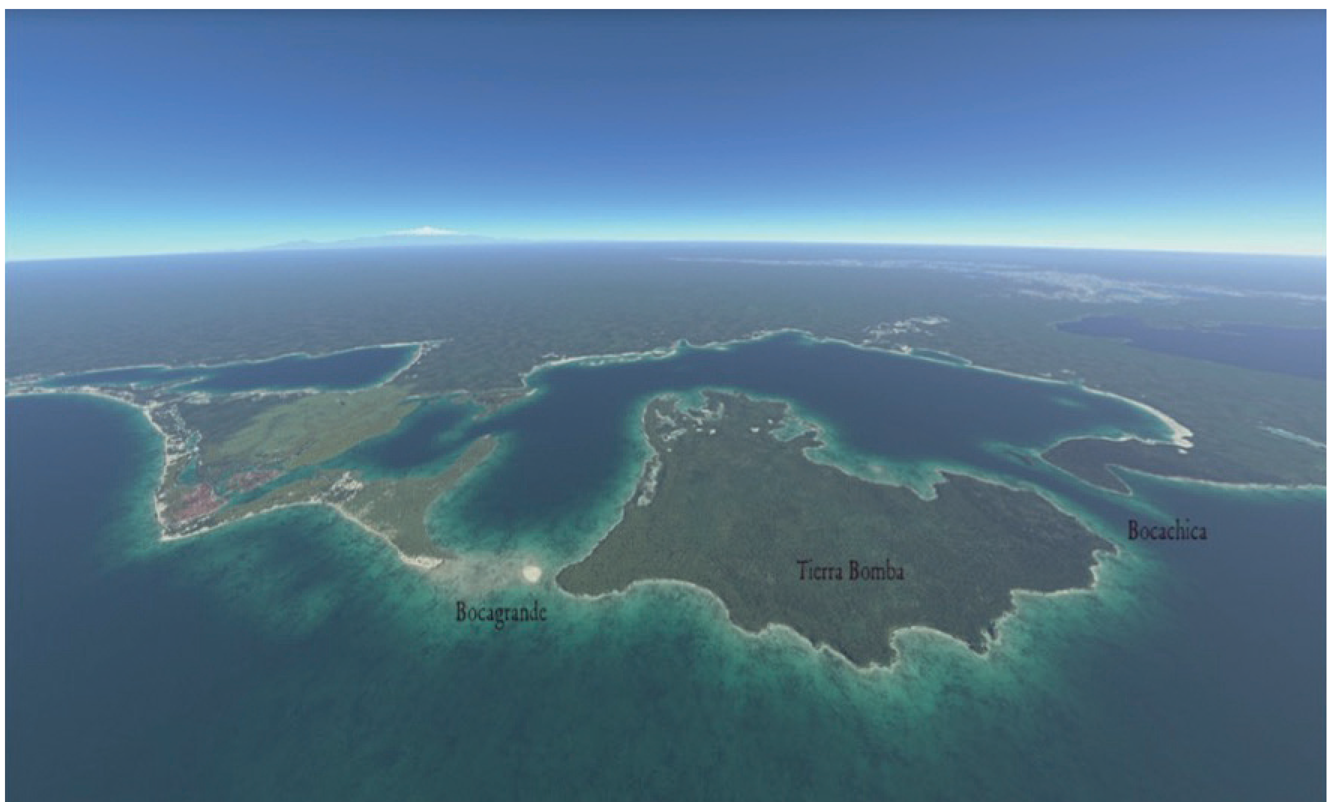
BASTIONES: A) Sta. María. B) Cruz. C) S. Carlos. D) Merced. E) Sta. Clara. F) Sta. Catharina. G) S. Lucas. H). S.P^{o}. Mártir. I) S. Juan. J) S. Vicente. K) Carnicería. L) Puente. M) S. Ignacio. N) S. F^{ico}. Xavier. O) Santiago. P) Barahona. S. Felipe. Q) Sta. Ysabel. R) S. Lorenzo. S) S. José. T) Media Luna. V) S. Miguel de Chambacú. X) Castillo S. Felipe de Barajas. Z) Hospital de S. Lázaro.
PUERTAS Y BOQUETES: 1) P. Contaduría . 2) P. Puente. 3) P. Sta. Cathalina. 4) P.S^{to}.Domingo. 5) B. Mayoco. 6) B. Carnicería. 7) P. Media Luna. 8) B. Rey. 9) Almacén de Pólvora. 10) Aljibes. 11) Cárcel. 12) Puentes de Comunicación.

A finales del siglo XVIII afirmaba Antonio de Arévalo, artífice de la inexpugnabilidad de Cartagena, que la ciudad nada tenía que temer por las «avenidas» que él llamó de la Mar del Norte, del istmo y camino de tierra de la Cruz Grande, Cabrero y Crespo, y del istmo de Bocagrande.

Cartagena estaba protegida del mar por los peligrosos bajos y la muralla de la Marina, sembrada de cañones que hacían suicida cualquier intención de desembarco. De Pointis, en su intento de desembarco fallido por las playas de Bocagrande en 1697, escribió que «en la costa de Cartagena el mar es un señor invencible».


Panorámica desde el norte

Por la Cruz Grande encontramos los baluartes de Santa Catalina y de San Lucas con sus obras avanzadas, tenaza y foso, y por Bocagrande el baluarte de Santo Domingo con sus inmediatos, Santiago y la Cruz, y por ambas avenidas unos istmos donde se hacía imposible tanto un despliegue eficaz de la artillería para el asedio, como la concentración, organización y despliegue de las tropas de asalto, y mucho menos intentar minar las defensas cuando el nivel freático se hacía presente al primer golpe de pico y pala. Un asedio a Cartagena de Indias debía necesariamente plantearse en dirección a la Media Luna, pues el amplio valle frente al cerro de San Lázaro era ideal para asentar allí un cuartel general, y en las estribaciones del cerro de la Popa se podían asentar baterías de cañones y morteros,



Bocagrande, Tierra Bomba, Bocachica



Sobre esta imagen se ubican las defensas y fortificaciones más importantes.

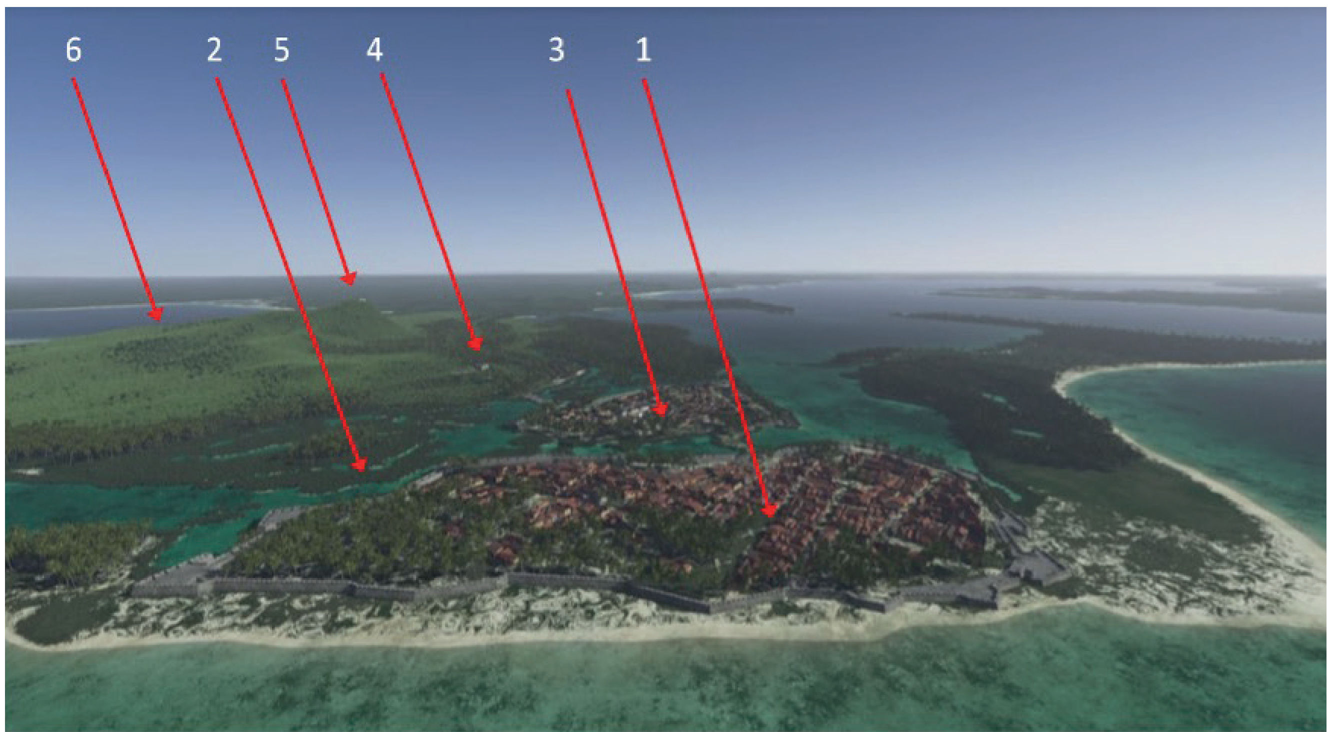
además de proteger las tropas del fuego recibido desde la plaza mientras se desmontaba la artillería de la estratégica cima de San Lázaro para tomarla al asalto. Este planteamiento fue la línea de trabajo para el diseño de las defensas de Cartagena, y de ahí la preocupación por fortificar el cerro para con ello impedir, o al menos retardar, el acceso y ocupación del pie de la Popa y sus inmediaciones.

Retardar el sitio de Cartagena significaba impedir, durante el mayor tiempo posible, el acceso de las naves enemigas a la bahía cartagenera

La estrategia de retardar las operaciones enemigas para acercarse al recinto amurallado es imprescindible para entender el pensamiento y las urgencias de los ingenieros militares de Indias.

El objetivo era una acción de lento desgaste, repeler el ataque de tropas europeas, poco acostumbradas al clima tropical y presa fácil de la humedad y las enfermedades de estas latitudes; y, si el agresor no lograba sus objetivos de inmediato mediante un golpe certero, la humedad, el paludismo y la fiebre amarilla se convertirían en tozudos aliados de los sitiados. En Cartagena se estimaba un plazo de seis a ocho semanas para que las *huestes tropicales* llegasen silenciosas e invisibles en auxilio a la defensa de la plaza. Eran «enfermedades que, en estos países, son cuasi indefectibles a los europeos recién venidos y mucho más a los que no han de venir a lograr descanso alguno...». Estas palabras escribía Arévalo mientras discurría para malograr el reposo de visitantes prematuros, originarios de las zonas templadas.

Retardar el sitio de Cartagena significaba impedir, durante el mayor tiempo posible, el acceso de las naves enemigas a la bahía cartagenera. El sitiador tendría que llegar por mar desembarcando



Vista desde el punto contrario. En primer lugar Cartagena (1), detrás los Caños de Juan de Angola (2), Getsemaní (3), un punto blanco aislado que es San Felipe (4) y otro detrás, Cerro de la Popa (5), al fondo a la izquierda la Ciénaga de Tesca (6).

en puerto seguro para transportar todos los equipos y suministros de combate hasta el imprescindible y vital valle de la Popa.

La ensenada de la Boquilla ofrecía alguna posibilidad, pero las aguas no eran lo suficientemente seguras, y así lo experimentaron tanto Vernon como Pointis. Allí un defensor con un mínimo de arrojo y decisión pondría en serios apuros al enemigo, dificultando los intentos de llegar hasta la playa con armamento y equipo. La entrada a la bahía era casi inevitable, y por eso las fortificaciones de Cartagena se avanzaron hacia los puntos estratégicos, por donde se podría obstruir con eficacia el acceso a los navíos.

En las defensas materializadas en los fuertes de San Matías, Santángel, San Luis, Punta Judío y Manzanillo, y más tarde en San Fernando, San José, Ángel San Rafael y la escollera de Bocagrande, pusieron los ingenieros su empeño y la Corona el esfuerzo económico para que cortinas y baluartes cumplieran con eficacia su misión de desgaste del enemigo.

Podemos hacer un breve repaso de las denominaciones de lugares en las defensas, aunque corremos el riesgo de perdernos en nombres, denominaciones y en el santoral que sembró topónimos por toda la bahía cartagenera. Lo importante es hacernos una idea clara de la impresionante obra de ingeniería militar que supuso Cartagena de Indias.

Una vez poblado el Arrabal, se hace imperativo defenderlo. Francisco de Murga ordena, hacia 1631, el cerramiento de Gimani, que queda así incorporado definitivamente al casco urbano. La obra más importante de este cerco amurallado es la batería de la Media Luna de San Antonio, o San Francisco, llave de la comunicación con las estancias de Tierra Firme que aseguraban el aprovisionamiento de la plaza y los Galeones.

Hacia 1633, el Arrabal quedaba completamente fortificado desde el baluarte de Barahona, hasta San Miguel de Chambacú. Casi un siglo más tarde, Juan de Herrera modernizó el recinto de Getsemaní, al que también contribuyó, después



Vista de pájaro sobre el castillo de San Luis de Bocachica.



Esta fortificación sería reconstruida añadiéndole al antiguo fuerte una batería a modo de brazo que puede apreciarse en la lámina siguiente.

las dos islas cartageneras al amparo de sólidas murallas y al que protegía un amplio y profundo foso húmedo natural sin más solución de continuidad que angostos istmos por Bocagrande y el Cabrero y la bien defendida calzada de la Media Luna. Se puede afirmar que Francisco de Murga ostenta, con justicia, el título de gran constructor de la Cartagena amurallada. Este ingeniero finalizó y consolidó sus cortinas y sembró de fuertes la Bahía Interior en un despliegue de actividad que no se repetirá con parecida intensidad en más de cien años. Al cumplirse, en 1633, el primer centenario fundacional Cartagena podía darse por satisfecha.

El *Castillo Grande* o de Santa Cruz es el punto crucial

del ataque inglés, Lorenzo de Solís, pero ambos respetaron en lo esencial el carácter y la traza del legado de Murga.

Las murallas del arrabal de Getsemaní eran la primera línea de defensa de la plaza fuerte e incluía la Media Luna, hoy desaparecida. Su amplio foso húmedo natural contribuía sensiblemente a la seguridad de Cartagena.

Para prevenir sorpresas, las dos bocas, la de Chambacú y la de la bahía de Ánimas, se atrancaban con sólidas estacadas de madera cada vez que la plaza se sentía amenazada. De esta manera se constituía un respetable circuito, muy ajustado a las exigencias del arte militar, que cobijaba

en el entramado defensivo de la bahía interior y cierre del acceso al puerto y antepuerto de Cartagena de Indias. Las obras comienzan bajo la dirección de Roda. El gobernador de Cartagena y también ingeniero militar, Francisco de Murga, continúa con las obras, que finalizan en 1631. Este castillo, junto con el fuerte de Manzanillo, constituye la defensa de la bahía interior de Cartagena de Indias. El Fuerte de San Sebastián del Pastelillo se construiría por Macwan después de 1741 sobre San Felipe del Boquerón.

LAS DEFENSAS DE BOCACHICA

Este conjunto de baterías tuvieron el cometido de complementar la acción del castillo de San Luis de



San Felipe dominando los caños a la derecha y Getsemaní y Cartagena, al fondo a la derecha.

Bocachica, así como protegerle, impidiendo los desembarcos de tropas enemigas en aquel punto clave de entrada a la gran rada en la que logró penetrar Vernon, y que le hizo verse en aquel momento como victorioso, por lo que desde allí mandó noticia a Inglaterra anunciando una aplastante victoria sobre los defensores españoles. Fue en 1646 cuando Juan de Somodevilla comienza la construcción del castillo de San Luis de Bocachica. Destruido por el barón de Pointis es reconstruido en 1715 por Juan de Herrara y Sotomayor. Destruido nuevamente en el ataque inglés de 1741, Juan Bautista MacEvan proyecta el nuevo castillo, cuyas obras ejecutó Lorenzo de Solís y Antonio de Arévalo. Recibió el nuevo nombre de San Fernando de Bocachica. Al otro lado está la batería de San José. Hacia el norte en Tierra Bomba encontramos las baterías de Santiago, San Felipe y Chamba.

EL CASTILLO DE SAN FELIPE DE BARAJAS

El castillo de San Felipe de Barajas, ubicado en el cerro de San Lázaro, es considerado como la obra de más calado y la más destacada de la ingeniería militar española en América. Sus orígenes datan de 1536, aunque no fue hasta 1657 cuando Pedro Zapata de Mendoza termina su construcción. Tras el ataque de Pointis sería Juan de Herrera y Sotomayor el encargado de su reconstrucción. Luego del fracasado y desastroso ataque de Vernon, Antonio de Arévalo, en 1762, remata la reconstrucción del castillo erigiendo una serie de baterías que hicieron de este un fuerte inexpugnable, tomando el aspecto que se muestra en las imágenes que se acompañan.

ESCOLLERAS

Tenemos dos, la escollera de la Marina y la escollera de Bocagrande. La escollera de la Marina llamada también escollera de Santo Domingo es posterior al gran asedio de 1741, siendo construida por el ingeniero Antonio de Arévalo entre 1762 y 1771.

Un violento temporal ocasionó daños en la muralla de la Marina, lo que llevó a elaborar un proyecto que abrigara a la muralla en toda su longitud, unida a ella por ramales perpendiculares, hechos

con pilotajes de estacas, con una profundidad de siete varas, reforzando el pie de la muralla con un zócalo de cantería, de perfil cóncavo. Arévalo construye un dique de piedra a lo largo de toda el área expuesta al oleaje; desde el baluarte de Santo Domingo hasta el baluarte de Santa Catalina.

Con esta impresionante obra de ingeniería se consiguió que las olas rompiesen lejos de la muralla, y que llegara a sus pies el oleaje muy debilitado y casi sin fuerza y depositara arena entre el dique y la muralla, formando de esta manera una playa permanente. En cuanto a la escollera de Bocagrande recordemos que, desde el momento fundacional de la ciudad, el canal de Bocagrande era el único acceso para embarcaciones mayores, pero en 1640, con el naufragio de los galeones Buensuceso y Concepción, se creó una franja de arena que cerraba el canal. Un siglo más tarde, una pequeña obra para dar paso a botes de remo rompió el equilibrio y nuevamente se abrió el canal en considerables dimensiones que daban paso a fragatas de hasta 24 cañones, facilitando el acceso enemigo.

Como hemos visto, el proceso de fortificación de toda la ciudad y sus alrededores comenzó en pleno siglo xvi y fue continuo hasta finales del siglo xviii, a pocos años de la emancipación

Es por esto que unos años más tarde, en 1762, Antonio de Arévalo crea un istmo artificial, mediante el acantonamiento de arena, conformando cuatro hiladas de pilotes paralelos hincados y construyendo *banquetas* sumergidas. Cada una de estas hileras estaba compuesta por pilotes de unos veinticinco centímetros de diámetro, unos cinco metros de alto y con una separación de unos ocho centímetros entre cada uno.

Tras la finalización de esta obra, se construyó un segundo dique sumergido sobre la playa anterior, que llegaba a alcanzar el nivel del mar; y fue cuando se colocó una coronación en piedra o escollera de gran tamaño que sobresalía medio metro por



Vista de San Felipe hacie el interior. Al fondo, el cerro de la Popa



LESTOCK AL MANDO DE DOCE NAVÍOS PONE RUMBO HACIA BOCACHICA

encima del agua. La alineación del dique produjo una incubación de la playa hacia el mar ganado terreno, conformándose el sector que hoy se conoce como el Laguito.

Como hemos visto, el proceso de fortificación de toda la ciudad y sus alrededores comenzó en pleno siglo XVI y fue continuo hasta finales del siglo XVIII, a pocos años de la emancipación.

Aunque el istmo de Panamá era el embudo por donde pasaba todo lo que España llevaba y traía del virreinato del Perú, el verdadero puerto terminal de los galeones era Cartagena, donde permanecían durante meses; allí se reparaban los navíos con las maderas del Sinú y del Atrato, y se hacía aguada, acopio de vituallas y de armamentos. Desde allí los comerciantes controlaban el intercambio hasta Quito, al amparo de lo que ofrecía Cartagena, que no era otra cosa que su segurísimo puerto con una topografía apta para la defensa. Algo con lo que no podía competir Portobelo, con una peor climatología, mayor humedad y una espesa selva que alcanzaba hasta el mismísimo borde de la playa. Portobelo, a pesar de su feria, que duraba dos semanas, no podía ofrecer los recursos para el suministro de una armada que permitía Cartagena, auténtica defensora del *talón de Aquiles* imperial, siempre en el punto de mira del enemigo.

De aquí partían expediciones para el desalojo de invasores, para patrullar la sensible costa de Mosquitía en la actual Nicaragua, y Cartagena era la sede de los guardacostas que ejercían el cometido de control del contrabando. Por otra parte, lo que pone de manifiesto su rol vital y reconocimiento por parte de la Corona, era el *situado* o subsidio que la ciudad recibía de Lima para el mantenimiento de sus tropas y defensa.

Por todo ello, cuando el gobierno británico decidió asestar un golpe de gracia en el corazón mismo del imperio español, separándolo de la metrópoli, tratando de cortar las vías atlánticas, atacándolo por la retaguardia del Pacífico, e intentando clavar su espada en el corazón de Cartagena, lo hizo congregando la mayor agrupación



CASTILLOS Y BATERÍAS EN LA DEFENSA DE BOCAGRANDE

de medios humanos y efectivos navales de que tuvo noticia Occidente hasta la Segunda Guerra Mundial, lanzándola de forma arrogante contra la ciudad de Cartagena.

Con la derrota de Vernon y Wentworth en 1741 y el retiro obligado del comodoro Anson, quien simultáneamente había entrado en el Pacifico por el cabo de Hornos, dentro de la *tenaza* planeada, los ingleses perdieron la oportunidad de cumplir su objetivo, que no era otro que fraccionar el imperio en dos y conquistar en Perú desde Cartagena.

España aprendió la lección de la larga lucha con Inglaterra durante el siglo XVIII, por lo que hasta los albores de la emancipación trabajó por convertir a Cartagena de Indias, la *Llave de las Indias del Perú*, en la plaza fuerte más respetada de América.

> Nos podemos hacer una idea de la colosal obra de ingeniería llevada a cabo por los ingenieros militares españoles, en cuya memoria son estas palabras

Tras este repaso por el proceso de edificación y fortificación de Cartagena de Indias y a la vista de las imágenes, nos podemos hacer una idea de la colosal obra de ingeniería llevada a cabo por los ingenieros militares españoles y en cuya memoria, y de todos los que aportaron su ingenio y esfuerzo físico, son estas palabras. Y también en la de nuestro héroe Blas de Lezo, que, junto a los ingenieros, artilleros, marineros, infantes de marina y soldados de Infantería española, allí entregaron su vida y obraron todos juntos la victoria de las armas españolas frente a la Armada inglesa, a la que pusieron de rodillas. ■

La Gran Armada inglesa arrodillada ante España

Un héroe español olvidado

Blas de Lezo y la defensa heroica de Cartagena de Indias

José Antonio Crespo-Francés





BLAS DE LEZO Y OLAVARRIETA

EL HOMBRE QUE DERROTÓ A INGLATERRA

JAVIER MARTÍNEZ-PINNA

Después de la guerra de Sucesión, Inglaterra trató de apoderarse de unas tierras que durante siglos habían pertenecido a la monarquía hispánica. Esta es la historia de Blas de Lezo, uno de los más brillantes y audaces militares españoles cuyo heroísmo puso contra las cuerdas al poderoso imperio inglés.

A principios del siglo XVIII, España se esforzaba por mantener su hegemonía en el Nuevo Mundo. El final de la guerra de Sucesión había supuesto la liquidación del imperio europeo y, por eso, la monarquía borbónica centró su atención en los magros beneficios que sus posesiones americanas podían ofrecer a una España que llevaba setenta años en claro declive. En este contexto, los ingleses no podían dejar pasar la oportunidad de fortalecer su poder a costa de una nación que se desangraba como consecuencia de sus evidentes contradicciones sociales y económicas. Pero fue precisamente en este momento cuando apareció un hombre cuya férrea voluntad e innegable patriotismo permitió a España mantener su supremacía en América durante mucho tiempo.

Pero fue en este momento cuando apareció un hombre cuya férrea voluntad e innegable patriotismo permitió a España mantener su supremacía en América durante mucho tiempo

Blas de Lezo y Olavarrieta vino al mundo el día 3 de febrero de 1689 en el barrio donostiarra de Pasajes. De su infancia es poco lo que sabemos, aunque no tenemos dudas al afirmar que se educó en un colegio francés hasta 1701, momento en el que se enroló en la Armada francesa como guardiamarina.

En este mismo año se iniciaba en Europa la guerra de Sucesión, como consecuencia del problema sucesorio al trono español después de la muerte del malhadado Carlos II. El nombramiento como rey español de Felipe de Anjou, apoyado por la monarquía francesa, fue contestado por el resto de las potencias europeas, encabezadas por Inglaterra, temerosas de la fuerza que podían adquirir España y Francia, ambas gobernadas por la dinastía borbónica.



Batalla de Vélez-Málaga, 13 de agosto de 1704, por Isaac Sailmaker



Navío Le Foudroyant en el puerto de Brest, en 1724, por Auguste Mayer (1834)

Durante este conflicto, Blas de Lezo empezó a demostrar sus cualidades militares y una valentía casi temeraria que le permitieron ascender rápidamente y convertirse en uno de los marineros más valorados de la Armada española. Su servicio en buques franceses se explica por el interés de los dos países aliados de intercambiar oficiales entre sus ejércitos para mejorar su formación, y así lo hizo Blas de Lezo cuando sirvió embarcado en el Foudroyant, buque insignia del conde de Toulouse, desde el mismo momento en el que se rompieron las hostilidades. Quiso la historia que el joven oficial español tuviese su bautismo de fuego en la batalla naval de Vélez-Málaga, la más importante de la guerra de Sucesión, y que enfrentó a una flota anglo-holandesa, dirigida por el almirante Rooke, con una franco-española al frente de la cual se encontraba el conde de Toulouse. A pesar del gran número de unidades desplegadas por ambos bandos, el resultado de este primer choque fue bastante impreciso, ya que entre otras cosas no se consiguió hundir ninguno de los gran-

des buques, que durante horas intercambiaron un intenso fuego de artillería. De todas maneras, la peor parte parece que se la llevaron los ingleses, porque sus bajas ascendieron a dos mil quinientas por las mil seiscientas de los franceses y españoles, a lo que se tuvo que sumar la gran cantidad de heridos, entre los que se contaba al propio Blas de Lezo, del que se dice que luchó de forma ejemplar hasta que una bala de cañón le alcanzó en la pierna, provocándole unas graves lesiones que hicieron inevitable su amputación.

Debido al valor demostrado en la batalla, reconocido entre otros por el conde de Toulouse, fue premiado con su ascenso a «alférez de bajel de alto bordo» y, lo más increíble de todo, con tan solo quince años. Su recuperación fue larga, pero Blas de Lezo siempre soñó con el momento de volver a embarcarse, y por eso no dudó en rechazar el cargo de asistente de cámara de la corte del rey español Felipe V. En 1705 se produjo su vuelta al mar, operando en diversos buques y participando en distintas campañas mediterráneas, como en el auxilio de las ciudades de Palermo y Peñíscola, pero especialmente de Barcelona, para el que se le asignó una pequeña flota para abastecer a las tropas borbónicas. Casi al mismo tiempo se le reconoce a Blas de Lezo un nuevo prodigio, el de la captura en 1707 y posterior incendio del buque inglés HMS Resolution, un barco de tercera clase y armado con setenta cañones, que fue derrotado por un barco francés, el Toulouse, de menor tonelaje, en el que nuestro protagonista prestaba servicio como alférez de navío.



Retrato del archiduque Carlos ante el puerto de Barcelona, por Frans van Stampart

En julio de ese mismo año, las tropas imperiales del príncipe Eugenio de Saboya iniciaron el asedio de Tolón, en el sur de Francia, apoyadas por la flota inglesa del almirante Shovell, que durante días bombardeó la ciudad. Hasta allí se dirigió Blas de Lezo para participar en la defensa del fuerte de Santa Catalina, con tan mala suerte que, tras el impacto de una bala de cañón en uno de los

muros de la fortificación, una esquirla le impactó en un ojo hasta provocarle unas heridas internas que fueron irreparables.

Esta nueva demostración de valía le supuso el ascenso al grado de teniente de guardacostas en el año 1707. Con tan solo dieciocho, años Blas de Lezo había perdido una pierna, y también un ojo, pero nada parecía apartarlo de su sueño. Tras una breve convalecencia, el joven marinero vasco volvió a embarcarse en diversos barcos franceses y españoles, desde donde participó en la captura de nuevos buques ingleses, como el Content, pero especialmente del Stanhope, un gran navío de dos puentes y setenta cañones, con el que se habría enfrentado Lezo a bordo de una pequeña fragata en evidente desigualdad de condiciones. A pesar de que este hecho nunca ha sido aceptado por los autores ingleses, cuenta la historia que el oficial español evitó el combate de costado para no verse expuesto a la superior potencia artillera de los ingleses, prefiriendo abordar el barco por popa hasta conseguir su rendición.

Blas de Lezo luchó de forma ejemplar hasta que una bala de cañón le alcanzó en la pierna, provocándole unas graves lesiones que hicieron inevitable su amputación

Dos años más tarde, encontramos a nuestro protagonista combatiendo en Barcelona contra las tropas imperiales del archiduque Carlos, esta vez al mando del Campanella, un barco que se sumó al asedio de la ciudad en los momentos finales de la guerra de Sucesión. El 11 de septiembre de 1714 se produjo un episodio fundamental en la vida de este insigne militar cuando, no se sabe muy bien


El buque Stanhope hacia 1710, por Angel Cortellini Sánchez

© Museo Naval, Madrid



José Patiño, por Esteban Aparicio (1878)

decir verdad no tenemos ninguna evidencia sobre la utilización de estos motes durante su vida.

Ni en estas condiciones se planteó la posibilidad de rechazar el nuevo ofrecimiento de su rey Felipe V, cuyo gobierno le pidió su traslado hasta el continente americano al mando del buque Lanfranco, como parte de una escuadra enviada a los mares del sur para luchar contra los piratas y corsarios franceses que operaban en las costas pacíficas del Perú. Allí pasó muchos años, combatiendo contra unos criminales que amenazaban con romper las comunicaciones en una ruta cuyo control era fundamental para hacer llegar los cargamentos de plata hasta Panamá.

si en un nuevo enfrentamiento contra las defensas costeras de la ciudad o contra un barco inglés, Blas de Lezo recibió un balazo de mosquete en su antebrazo derecho, dejando su extremidad sin movilidad durante el resto de su vida.

Ya nadie podía dudar de la osadía de este personaje, cuya fama empezó a convertirse en legendaria entre los marineros que formaron parte de la tripulación de unos barcos españoles que, desde ese momento, empezaron a jugar su última partida para mantener la hegemonía en el mar de la vieja monarquía hispánica.

Tuerto, cojo y manco, muchos empezaron a conocer a Lezo como *Medio Hombre* o *Patapalo*, aunque a

Pero en su biografía también hubo tiempo para el amor, porque en tierras del virreinato del Perú conoció a doña Josefa Mónica Pacheco Bustios y Solís, una joven criolla con la que contrajo matrimonio y formó una nutrida familia.

Con ella partió en 1730 de nuevo hacia España, un país que se esforzaba por recomponer su fuerza en el Mediterráneo. Pero para ello era necesario dejar sentir su presencia en Italia y hacer respetar los intereses de una España en claro retroceso en el ámbito internacional. Como jefe de una escuadra naval, Blas de Lezo navegó hasta Génova, una ciudad empeñada en humillar a la antigua potencia, al negarse a saldar una deuda contraída de dos millones de pesos. Al frente de seis buques de guerra españoles, el oficial se presentó en la zona

portuaria para posteriormente exigir a sus autoridades el homenaje a la enseña nacional y amenazar a sus autoridades con el bombardeo de la urbe si no le entregaban en el acto los fondos adeudados. Ante tan contundentes razones, el Senado genovés no se lo pensó ni un solo instante, y por eso a los pocos días la escuadra hispana puso rumbo hacia Alicante, con una enorme cantidad de dinero para sufragar la siguiente campaña de la monarquía española: recuperar el estratégico enclave de Orán, el cual cayó con la decidida participación de Lezo.



Felipe V, por Miguel Jacinto Menéndez (1718-1722)

Más lejos no se podía llegar. Su prestigio, al menos en esta ocasión, fue reconocido por el mismo Felipe V, tanto que le concedió el honor de utilizar la bandera morada con su escudo de armas, además del reconocimiento de su ingreso en la Orden del Espíritu Santo y la Orden del Toisón de Oro. Por si pudiese parecer poco, en 1734 fue ascendido a teniente general y destinado a Cádiz, plaza desde donde saldría en 1737 hacia América para protagonizar una de las gestas más épicas en la historia de las armas españolas.

En aquel momento, Inglaterra estaba empeñada en desplazar a España como fuerza dominante en el Cono Sur americano. Tampoco estaba dispuesta a renunciar a las fabulosas riquezas presentes en un espacio geográfico que codiciaba por encima de todo. El principal problema de la Pérfida Albión era que ambas naciones se encontraban en paz desde 1713, y no existía ningún pretexto que justificase el inicio de la guerra. Tal vez por eso, los ingleses decidieron hacer las cosas como ellos mejor sabían: a traición y por la espalda, potenciando una vez más la práctica de la piratería y del contrabando, con el consiguiente quebranto de los intereses comerciales españoles en América. A pesar de todo, el potencial de la flota española volvió a crecer gracias a la labor del ministro Patiño, lo que significó el aumento de las capturas de estos barcos pirata tanto en la zona caribe como en las costas del Pacífico.

Fue uno de estos problemas de contrabando el que al final provocó el inicio de las hostilidades, cuando un navío español, al mando del capitán Fardiño, logró apresar el mercante británico del capitán contrabandista Robert Jenkins, razón por la cual el gobierno inglés decidió declarar la gue-

rra a España. Las primeras actuaciones inglesas no se hicieron esperar, lo que demuestra la preparación para el conflicto desde mucho tiempo antes de su inicio. En noviembre del 1739, el almirante sir Edward Vernon atacó la ciudad de Portobelo con la intención de interrumpir las comunicaciones del virreinato de Nueva Granada con México. Indudablemente, la localidad, escasamente defendida, cayó sin apenas resistencia, lo que animó al almirante inglés a iniciar los preparativos para asestar el gran golpe que a la postre supondría la conquista británica de todo el virreinato de Nueva Granada. No sin dificultades, Vernon reunió la que se ha venido a considerar una de las mayores flotas de todos los tiempos, al menos hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial, formada por unos ciento treinta buques y unos treinta mil hombres, entre los que destacaban las nueve mil casacas rojas y otros cuatro mil soldados procedentes de las colonias norteamericanas, además de varios miles de jamaicanos que actuaban como auxiliares. Por si fuera poco, los ingleses se plantaron ante la costa de Cartagena de Indias con más de dos mil cañones, cuya intención era acallar los escasos anhelos de esperanza de unos españoles que solo contaban con un cuerpo de ejército de mil cien soldados veteranos de los regimientos de Aragón y España, más unos cuatrocientos reclutas y unos seiscientos milicianos

Mientras tanto, los barcos españoles se batieron con decisión para evitar que la flota inglesa penetrase por la bahía, pero su esfuerzo fue en vano debido a la enorme superioridad numérica de los asaltantes

Casa natal de Blas de Lezo en Pasajes de San Pedro



de la ciudad. Frente a la imponente flota del rey Jorge III de Inglaterra, los defensores de Cartagena de Indias contaban solo con seis barcos: el Galicia, el San Carlos, el San Felipe, el África, el Dragón y el Conquistador; una fuerza menor, pero dirigida por el que nos atrevemos a considerar como el mejor militar del siglo XVIII.

Vernon llegó al mando de su flota el 13 de marzo de 1741 con ganas de terminar por la vía rápida con la resistencia de los españoles. Desde el primer día las fortalezas que defendían Cartagena de Indias fueron sometidas a un feroz fuego artillero hasta convertirlas en escombros. Bocachica, defendida estoicamente por Carlos Desnaux y quinientos hombres, logró resistir dieciséis días, hasta que no tuvieron otra opción más que replegarse.

Mientras tanto, los barcos españoles se batieron con decisión para evitar que la flota inglesa penetrase por la bahía, pero su esfuerzo fue en vano debido a la enorme superioridad numérica de los asaltantes. Ya todo era cuestión de tiempo, la victoria estaba al alcance de su mano, y por eso Vernon envió un correo a Londres anunciando su victoria, que fue tan bien acogida que las autoridades inglesas decidieron acuñar unas monedas conmemorativas en las que se veía a Blas de Lezo (con dos piernas) humillándose ante el almirante.

A pesar de todo, esta partida aún no había acabado. La aguerrida infantería española diezmada por el incesante fuego enemigo se terminó retirando para tomar posiciones en el castillo de San Felipe de Barajas, en donde seiscientos hombres se vieron sometidos a un nuevo bombardeo como paso previo al asalto definitivo que, esta vez sí, tendría que haber dado la victoria a un ejército inglés cada vez más desmoralizado por la inexplicable resistencia de unos españoles que luchaban contra su propio destino.

Vernon ordenó a sus hombres que se adentrasen sigilosamente en la selva para rodear la fortaleza de San Felipe e, inmediatamente, atacar desde la retaguardia, forzando una pequeña entrada que Blas de Lezo se había preocupado por taponar con trescientos hombres armados con armas blancas, que, contra toda lógica, y emulando a los famosos

Edward Vernon, por Thomas Gainsborough (ca.1753



trescientos de las Termópilas, repelieron el ataque inglés causándoles unas mil quinientas bajas. Fue en ese momento cuando el ánimo de los británicos se desplomó hasta rayar en la desesperación. La desconfianza se apoderó de todos los miembros del estado mayor inglés, pero al final Vernon pudo imponer su voluntad. Debían de intentarlo una vez más.

La noche del 19 de abril varios miles de soldados ingleses volvieron a avanzar por la selva, pero esta vez apoyados por un espectacular fuego de artillería y cargados con unas escalas para asaltar las murallas de San Felipe.

Pero nuevamente, Blas de Lezo fue más listo que su contrincante, porque previendo este peligro había ordenado cavar un foso alrededor de la fortaleza, por lo que las escalas se quedaron irremediablemente cortas, dejando a los asaltantes expuestos a un fuego incesante por parte de los últimos defensores de Cartagena de Indias.

> España logró mantener su supremacía en América y recuperar su protagonismo en el mundo merced a la valentía y al patriotismo de un pequeño grupo de individuos que brillaron con luz propia

Los ingleses habían llegado hasta el límite de sus posibilidades, pero, por si existía alguna duda sobre la evidencia de que esta vez la victoria sería para los españoles, Lezo ordenó una carga a bayoneta que provocó la huida en desbandada de los británicos y su derrota en una guerra en la que sucumbió una buena parte de la oficialidad británica y de su temida flota.

España, en cambio, logró mantener su supremacía en América y recuperar su protagonismo en el mundo, merced a la valentía y al patriotismo de un pequeño grupo de hombres que brillaron con luz propia en este siglo XVIII, repleto de españoles ilustres, de entre los cuales Blas de Lezo fue, más allá de toda duda, uno de los más sobresalientes. ■



Fuerte de San Felipe en Cartagena de Indias, actual Colombia

JAVIER MARTÍNEZ-PINNA

LO QUE HICIMOS POR EL MUNDO

Aportaciones que los grandes pensadores, científicos, artistas y literatos españoles nos legaron.

edaf



Abordaje de un navío español por piratas franceses en el siglo XVII, óleo de Jean-Antoine Gudin

HISTORIA MILITAR

LA GUERRA CORSARIA

LA PATENTE DE CORSO ESPAÑOLA

JAVIER MARTÍNEZ-PINNA

La monarquía española desarrolló, desde principios del siglo XVIII, un corso extraordinario; eso sí, con unas características sensiblemente distintas a los de otros países europeos. Como los franceses, ingleses y holandeses, los corsarios españoles se ofrecieron voluntariamente a las autoridades para actuar en el mar contra los enemigos del reino amparados en una patente.

Sin embargo, a diferencia de aquellos, los españoles se distinguieron por su carácter defensivo, puesto que, salvo casos muy puntuales, la intención no era apoderarse de las riquezas de otros países, sino recuperar los bienes que habían sido sustraídos de manera ilícita por las potencias extranjeras. De esta forma, los corsarios españoles siempre se consideraron a sí mismos como hombres de honor, cuya labor, amparada en la patente de corso, era restituir a sus legítimos propietarios lo que les habían hurtado los siniestros piratas, que desarrollaron su actividad con la complicidad de los enemigos de la monarquía española.

Entre los armadores del corso español abundaron los hidalgos y algunos grandes nobles, como el duque de Maqueda y el conde de Altamira. Aunque, en general, predominaron los comerciantes de Indias dispuestos a defender sus negocios, seriamente amenazados por la acción de los piratas y corsarios extranjeros. Como auxiliares de la Armada, los corsarios españoles empezaron a navegar por las aguas del Caribe con la intención de combatir contra aquellos que habían atentado contra los intereses del monarca español y sus súbditos.

Las patentes las otorgaba el rey o, en su nombre, las autoridades indianas, y en ellas se establecían las causas por las que se había recurrido a esta actividad, la persona a la que se otorgaba la patente, la embarcación con la que se realizaría la empresa, la zona de operaciones y, por supuesto, la prohibición absoluta de atentar contra países amigos de España y contra los que no mediase estado de guerra —caso bien distinto al que llevaron a cabo los corsarios ingleses, entre ellos Drake, que no dudaron en atacar posesiones españoles en tiempos de paz—.

> **Los corsarios españoles siempre se consideraron a sí mismos como hombres de honor, cuya labor era restituir a sus legítimos propietarios lo que les habían hurtado los piratas**

En este documento se establecía la necesidad de llevar a bordo una copia de las Ordenanzas de Corso vigentes en cada momento y un recibo para dejar constancia de haber entregado las fianzas estipuladas por ley. Dijimos que la Corona delegó en los virreyes, gobernadores y capitanes generales la concesión de estas patentes. Por otra parte, nunca participó ni se benefició directamente, a diferencia de otros reinos europeos, de la actividad de estas empresas corsarias, con la excepción de la patente otorgada al inglés Felipe de Vera en 1692 (en tiempos de Carlos II), que actuó con la fragata San Antonio desde San Sebastián, pero no en el ámbito americano.

Los capitanes corsarios españoles tenían a su disposición una marinería muy poco profesional, formada por hombres de diversa condición. Abundaban los simples aventureros deseosos de emociones fuertes, negros y mulatos que buscaban en el mar lo que no habían podido encontrar en tierra firme, contrabandistas arruinados, desertores de la Armada, antiguos soldados que abandonaban la milicia por los bajos salarios… y no pocos criminales, que trataban de limpiar sus delitos dedicándose a esta profesión, peligrosa pero también honorable y lucrativa. La marinería del buque corsario español estaba, en todos los casos, sujeta a una férrea disciplina; los saqueos y los actos de violencia estaban totalmente prohibidos, así como algunas prácticas, tales como arrojar al mar a los criminales o abandonarlos en una isla desierta (artículo 11 de la Real Orden de 24 de diciembre de 1621).

En el caso español se optó por encerrar a los presuntos criminales en alguno de los camarotes para, posteriormente, entregarlos a las autoridades judiciales. En cuanto a la vestimenta, recorde-



Barcos de la Watergeuzen embistiendo galeras españolas frente a la costa flamenca en octubre de 1602, por Hendrick Cornelisz Vroom (1617)

mos que los piratas vestían de forma ostentosa y anárquica, debido a la gran variedad de ropas que robaban y utilizaban después de un saqueo. En el caso español (que impedía estos saqueos por ley), la Corona trató de poner orden exigiendo que todos utilizasen los mismos trajes que los soldados de las milicias (artículo 37 de las Ordenanzas de 1718). Por el contrario, sus armas eran muy parecidas a las usadas por los piratas, predominando los arcabuces y pistolas y algunas armas blancas como los chuzos (parecidos a una lanza y que fueron utilizados en España por los serenos hasta mediados del siglo XX), hachas de abordaje y alfanjes.

Es preciso hablar ahora sobre los tipos de barcos más frecuentes utilizados por los corsarios españoles. Con acierto, las autoridades hispanas dejaron en manos de las autoridades coloniales la elección del tipo de embarcación más apropiada para ejercer y llevar hasta buen puerto la empresa corsaria. En las Ordenanzas de 1674 leemos: «El navío o navíos que para este efecto se armase, han de ser del porte que pareciere al virrey o gobernador que le concediere la licencia». Para la lucha contra el contrabando, lo más efectivo era utilizar el mismo tipo de barco que los empleados por los contrabandistas. Estos operaban en lugares muy próximos a la costa con el objetivo de pasar desapercibidos e introducir la mercancía con la mayor facilidad posible.

Lógicamente, si el capitán corsario llevaba un buque de gran calado, le resultaría imposible perseguir a unas embarcaciones ideadas para operar en bajos fondos, por lo que eligieron naves rápidas y capaces de perseguir a sus presas en estas zonas cercanas a las costas. Los más valorados eran los buques ligeros, sin grandes arboladuras, con velas fáciles de arriar para evitar los desastres pro-

vocados por los fuertes vientos del Caribe y auxiliados por remos, para poder maniobrar cuando las circunstancias lo requiriesen. Por todos estos motivos, resultaron muy adecuadas las lanchas, canoas y piraguas de considerables dimensiones, capaces de transportar a unos treinta hombres. Uno de los barcos preferidos por corsarios como Manuel Castañeda y Pedro Algarín fue la galeota, una pequeña galera con dos mástiles y escasamente artillada que se movía a velo y remo.

La embarcación más utilizada tanto por los contrabandistas como por los corsarios fue la balandra, pequeña y con un solo mástil, pero veloz y muy marinera. Corsarios de la talla de Damián Salas, Lorenzo Martel y el marqués de Mijares emplearon balandras, e incluso algún que otro queche, una nave con dos velas ideal para navegar contra el viento y muy apropiada para acosar a otros barcos. Otra nave, esta de considerables dimensiones y con mayor arboladura, fue el jabeque, del cual se podían distinguir tres tipos: los grandes, de más de seiscientas toneladas y unos treinta y ocho cañones; los medianos, de unas cuatrocientas toneladas y armamento similar; y, por último, los pequeños jabeques, de unas doscientas setenta y cinco toneladas y veinte cañones, destinados a la vigilancia costera. Finalmente, mencionaremos la galera, con velas más grandes, capaces de embarcar a ciento cincuenta hombres y navegar por aguas poco profundas.



Felipe V, rey de España, por Jean Ranc (1723)

Al margen de lo visto hasta ahora, hemos de advertir que entre los corsarios y los guardacostas se estableció un acuerdo tácito por el cual los primeros se dedicaron a la captura de pequeñas embarcaciones contrabandistas, mientras que los segundos se enfrentaron a las embarcaciones de mayor tamaño. En ambos casos, el artillado se convirtió en un problema de difícil solución. El reducido tonelaje y la escasa arboladura de los barcos impedían utilizar una artillería pesada y efectiva. Las balandras no llevaban cañones, de manera que el potencial ofensivo se reducía al que podían ofrecer sus tripulantes tras el abor-

daje de la nave contrabandista. El corsario Manuel Duarte pudo artillar bergantines, pero a costa de aumentar el peligro de quedar encallado y reducir la velocidad de sus barcos. Los guardacostas sufrieron el mismo problema, ya que, en su caso, tan solo podían artillar sus fragatas con unos dieciséis cañones de poca calidad.

La escasa efectividad de las piezas de artillería afectaba por igual a los corsarios y guardacostas, puesto que, salvo por la excepcional utilización de piezas de bronce y hierro, lo más habitual fueron los cañones pedreros, capaces de disparar proyectiles de piedra con poco alcance y menor precisión. A esto se unía, para aumentar la capacidad disuasoria, ciertas piezas de horquilla, como los falconetes y trabucos de poco calibre.

> **La embarcación más utilizada tanto por los contrabandistas como por los corsarios fue la balandra, pequeña y con un solo mástil, pero veloz y muy marinera**

Ante este panorama, entendemos que el ataque artillero protagonizado por los corsarios españoles jugó un papel secundario, intimidatorio más que efectivo; y que, por lo tanto, el principal objetivo (así lo relatan las fuentes) fue buscar la rendición del enemigo con su sola presencia. Si esto no era posible, acosaban al barco hasta hacerlo varar en aguas poco profundas y, entonces, procedían a su abordaje.

En algunas ocasiones, los corsarios españoles utilizaron la bandera negra —sustituyendo la calavera por una pequeña cruz— con la intención de amedrentar al oponente. Por las Ordenanzas de 1718 se estableció la obligación de hacer una advertencia al enemigo, disparando los cañones antes de proceder al abordaje. Si el barco no arriaba las velas, se convertía en bue-



Captura del Nuestra Señora de Covadonga por Anson, por J. Cleveley el Joven



Amaro Pargo, uno de los corsarios más célebres, detalle de un lienzo en la Ermita de Nuestra Señola de El Rosario en Machado (Tenerife)

na presa, considerándose como tal «los navíos enemigos, y los mandados por piratas, corsarios y otra gente que corriese la mar sin despacho de príncipe, ni Estado soberano». Estas mismas ordenanzas insistían en la obligación de los corsarios españoles de respetar la legalidad y no tomarse demasiadas libertades, entre otras cosas en el trato a los prisioneros, ya que tenían terminantemente prohibido tomarse la justicia por su mano. Sin embargo, es justo reconocer que, en muchas ocasiones, sobre todo cuando los corsarios ingleses y holandeses provocaban un baño de sangre tras la captura de un barco hispano, los corsarios españoles amenazaron con hacerles pagar estos crímenes con la misma moneda.

Si la suerte era propicia y se conseguía apresar el barco enemigo, el capitán se apresuraba a cerrar las escotillas y llevaba el navío hasta un puerto español. Si la nave apresada había quedado inmovilizada, se transportaban las mercancías al barco corsario, bajo la supervisión de dos oficiales que velaban porque nadie se hiciese con parte del botín. Mientras, el capitán elaboraba un informe pormenorizado que debía reflejar, como mínimo, la fecha y el lugar de la captura, la bandera bajo la que navegaba el contrabandista y la naturaleza y cuantía del botín recuperado. Ya en el puerto, el intendente examinaba la mercancía para comprobar si pertenecía a los españoles o a los súbditos de un país amigo, en cuyo caso existía la obligación de restituir al legítimo propietario lo que antes le había sido robado. El resto se guardaba en depósito en espera de posibles reclamaciones. Superado este trámite, las autoridades españolas procedían a entregar a los corsarios una quinta parte de la mercadería confiscada, con el fin de recuperar parte del dinero invertido en la organización de esta arriesgada empresa.

Es poco lo que sabemos sobre la auténtica guerra encubierta librada en mares americanos, que enfrentó a los corsarios al servicio de la monarquía española contra piratas, contrabandistas y corsarios ingleses, franceses y holandeses. En junio de 1692, don Gaspar de Arredondo, gobernador de Puerto Rico, autorizó ejercer el corso a Felipe de Vera. Poco más tarde, en 1700, el gobernador de Santo Domingo, Severino de Manzaneda, conce-

dió la patente a Juan López de Morla con el objetivo de luchar contra los contrabandistas en las costas del sur. López de Morla, como armador y principal socio inversor, armó un bergantín y lo puso al mando de Manuel Duarte, un corsario del que tenemos más noticias.



Sir Francis Drake, por Marcus Gheeraerts el Joven (ca.1590)

En los siguientes meses, Duarte desplegó una intensa actividad en la región, poniendo contra las cuerdas a los contrabandistas que operaban cerca de la isla de La Española. Sus primeras acciones le permitieron ganar en popularidad, por lo que regresó a Santo Domingo con cuatro presas, entre ellas la provincia de Zelanda, un navío procedente de Curazao, capturado a mediados de 1700, y capitaneado por Juan Ban. Sus bodegas aparecieron repletas de cacao, tabaco de Barinas, añil, cobre y una enorme cantidad de monedas de plata españolas, consignadas a los mercaderes judíos de Ámsterdam. El éxito de Manuel Duarte fue destacable y muy valorado por unas autoridades indianas obsesionadas con la idea de limpiar las costas de Santo Domingo de la presencia de estos molestos contrabandistas. Por supuesto, tras la gesta de Duarte se concedieron más patentes, como la del alférez Sebastián Domingo, quien armó una balandra y capturó tres nuevas presas.

La actividad de los corsarios españoles se desplazó entonces hacia las costas de Venezuela, uno de los grandes centros de contrabando holandés e inglés, llevado a cabo desde las plazas de Curazao y Jamaica. Venezuela, a pesar de ocupar una situación marginal respecto a los dos grandes virreinatos del Perú y Nueva España, era un territorio con una enorme importancia geoestratégica (eso explica el interés del Gobierno inglés durante la guerra del Asiento por capturar Cartagena de Indias). Venezuela era una región productora de tabaco, cueros, cacao y textiles; de allí se extraían productos como el azúcar, la sal y otros alimentos esenciales como el maíz, las frutas y las verduras. En Venezuela circulaba una buena cantidad de plata mexicana debido al progresivo aumento de las relaciones comerciales, fenómeno este que provocó el incremento del contrabando, que se hizo crónico hasta bien entrado el siglo XVIII, favorecido por la existencia de una costa escasamente vigilada, de unos mil trescientos kilómetros, y por la participación de algunos gobernadores locales y parte de sus pobladores, que no quisieron perder

la oportunidad de beneficiarse de esta actividad tan lucrativa.

Conforme fue pasando el tiempo, la situación se convirtió en crítica, de manera que la Corona autorizó en 1692 el envío de dos navíos acompañados de embarcaciones menores y dos galeotas. El corso venezolano se inició a finales del siglo XVII, aunque alcanzó su cenit durante la siguiente centuria. Llegó a ser tan intenso que se terminó convirtiendo en una de las causas que explican el estallido de un conflicto entre España e Inglaterra durante la guerra del Asiento.

La guerra de Sucesión española no hizo sino incrementar la necesidad del corso español en América, debido al aumento del contrabando y, muy especialmente, a la debilidad, cada vez mayor, de la Armada española, que se mostraba incapaz de preservar la seguridad de las rutas comerciales. Ante dichas circunstancias, los gobernadores indianos redoblaron sus esfuerzos y trataron de defender sus posesiones recurriendo al corso. En 1701, un corsario de nombre desconocido atacó una fragata holandesa de veinticuatro cañones con un pequeño bergantín matriculado en Santo Domingo. Después de una implacable persecución, el barco holandés terminó varado en la costa venezolana. De forma inmediata, cuatro naves holandesas se lanzaron sobre un barco español que quedó, a su vez, igualmente varado.

Un año más tarde, en 1702, una piragua corsaria, al mando de Simón de Lara y armada por el gobernador de Venezuela, Nicolás de Ponte, apresó varias embarcaciones holandesas cerca de Curazao, mientras en Cumaná un navío corsario conseguía capturar dos presas con un botín valorado en veinte mil pesos. En 1703, el marqués de Mijares armó en Caracas un queche y dos balandras, y el capitán santiagués Pedro Algarín se echó a la mar al frente de su galeota corsaria Nuestra Señora de la Concepción. La guerra corsaria se intensificó, y en 1704 otro vecino de Santiago de Cuba, Manuel Castañeda, merodeaba las costas de Jamaica a bordo de una goleta y un barcolongo. A esta mis-



Captura del galeón español Nuestra Señora de Covadonga por el navío británico Centurión el 20 de junio de 1743. Óleo de Samuel Scott (ca. 1772).

ma ciudad pertenecía la balandra de Carlos Martel, que surcó los mares hasta 1708, y el bergantín de Manuel Duarte, azote de contrabandistas, que consiguió varias presas en 1710. El gobernador de Venezuela, don José de las Cañas, no se quedó atrás en su intento de reprimir el contrabando. Armó varias piraguas corsarias que lograron capturar, en solo un mes y medio, nueve balandras holandesas cargadas de mercancías.

Entre todos estos corsarios destacó el puertorriqueño Miguel Henríquez, nacido hacia 1675 en el seno de una familia muy humilde de San Juan. No conocemos la identidad del padre, aunque se ha especulado con la posibilidad de que fuese un sacerdote católico, motivo por el cual se habría obligado a la madre, Graciana Henríquez —una esclava mulata liberada de origen africano— a guardar silencio para no provocar un escándalo. A diferencia de la mayoría de los niños de clase humilde, Miguel recibió una esmerada educación, tal y como podemos comprobar si leemos los documentos que él mismo escribió con un estilo elegante y meticuloso. A los diez años comenzó a trabajar como aprendiz de zapatero y a los dieciséis se alistó en el ejército, sirviendo en una unidad de mulatos al mando del capitán Francisco Martín.

En 1701 empezó a servir como corsario bajo la protección del gobernador Gutiérrez de la Riva, iniciando una carrera meteórica que le llevó a convertirse en el capitán más temido por piratas y contrabandistas que, como un cáncer, amenazaban la economía y el buen gobierno de las posesiones españolas en América. En julio de 1703 Gutiérrez murió, de manera que se abrió un periodo de inestabilidad en Puerto Rico. Aunque esto no afectó mucho al corsario, que siguió prosperando gracias a sus continuos éxitos contra los enemigos del reino de España, motivo por el cual fue felicitado por Felipe V, quien reconoció personalmente su trabajo contra los contrabandistas de Jamaica y Curazao.

> **La guerra de Sucesión española no hizo sino incrementar la necesidad del corso español en América, debido al aumento del contrabando y, muy especialmente, a la debilidad de la Armada española**

En los siguientes años, Henríquez estableció nuevos vínculos con las autoridades españolas. Sus barcos no solo fueron utilizados para combatir piratas y capturar contrabandistas, sino también para distribuir mensajes urgentes, transportar mercaderías y cubrir rutas como la que unió, durante algunos años, Puerto Rico con Canarias. Para 1712 ya contaba con cinco naves —el bergantín El Jenízaro Americano y las balandras San Miguel, Matutina, Aurora y Belona— y unos quinientos hombres bien entrenados y dispuestos a luchar contra aquellos que amenazaban la paz de sus hogares. Durante la guerra de Sucesión, Miguel Henríquez, junto a sus hombres, capturó infinidad de naves contrabandistas, por lo cual fue justamente condecorado por el rey español, si bien no elevado a la categoría de noble, tal y como hicieron los monarcas ingleses y franceses con los piratas que trabajaron a su servicio.

El final de la guerra de Sucesión coincidió en el tiempo con la desaparición de la piratería americana en su versión clásica, aunque el contrabando organizado experimentó un vertiginoso crecimiento debido a los privilegios económicos conseguidos por los ingleses tras la firma de la Paz de Utrecht, de los que ya hemos hablado. Los franceses y los holandeses no quisieron quedarse atrás, por lo que el tráfico ilegal de mercancías volvió a convertirse, de nuevo, en una auténtica pesadilla para las autoridades indianas. En 1716 un corsario

español, al mando de la balandra Aurora, capturó una embarcación procedente de Curazao, capitaneada por Abraham Huytbregt, episodio que provocó unas airadas quejas del gobernador holandés, que manifestó a los españoles su malestar por la dificultad que encontraban sus barcos para lucrarse con el contrabando. De poco le sirvieron las quejas al neerlandés, porque en 1718 otra balandra, la Fortuna, volvió a capturar muy cerca de la paradisíaca isla de Saona el bergantín holandés Catalina.

A partir de 1728 el tráfico ilegal de mercancías por parte de ingleses, franceses y holandeses no hizo más que incrementarse. Ante esta nueva ofensiva, los corsarios españoles redoblaron sus esfuerzos

En 1719 fue un corsario dominicano, Sebastián García Popayo, el que volvió a hacerle la vida imposible a los holandeses al interceptar y derrotar el navío La Concordia en el puerto de Manzanilla. En 1720 le tocó el turno a la goleta Señora Ribea, al mando de Herman Small, y, en ese mismo año, a la baladra Jorge Aleta, a cuyo frente se encontraba el capitán Samuel Sturling. Estas últimas capturas hicieron rebosar la paciencia del ahora gobernador de Curazao, Jan Noach Du Fay, quien hizo llegar una queja formal a las autoridades españolas, al tiempo que calificaba, de la forma más hipócrita posible, como acciones de piratería las desarrolladas por los corsarios hispanos en su lucha por erradicar el contrabando en las aguas del Caribe.

Ante dichas protestas, los españoles respondieron con la captura de una nueva goleta holandesa gracias a la intrépida acción del corsario dominicano Baltasar Carrión, que, tras hacerse con el barco, desembarcó en Aruba, frente a las costas de Venezuela. Fuera de sí, el gobernador de Curazao respondió a esta nueva afrenta ordenando armar dos embarcaciones, apoyadas por otros navíos procedentes de Jamaica, con la misión de acabar con la molesta presencia de los corsarios españoles en estas latitudes. Así, holandeses e ingleses marcharon hacia Aruba, isla que fue empleada por los españoles para caer sobre los contrabandistas procedentes de Curazao. Allí encontraron a dos corsarios dominicanos, Juan Antonio Díaz de la Rabia y Pedro Borges, que acababan de apresar dos barcos. Tras una intensa batalla, los holandeses lograron incendiar una de las naves corsarias, lo que provocó la muerte de Borges. Mientras, Díaz de la Rabia fue capturado frente a las costas de la isla La Española por el capitán inglés George Norman y fue inmediatamente ejecutado.

El golpe encajado fue replicado con una nueva ofensiva por parte de los corsarios españoles. En 1722 los dominicanos Gaspar y Miguel (no conocemos sus apellidos) apresaron en la bahía de Fuik la balandra holandesa Jorge Jacob, capitaneada por Adam Arentz. Un mes después, Juan Durán capturó la balandra Señora Ester, y aún tuvo el descaro de entrar en la rada de Curazao, aunque el intenso fuego artillero le obligó a retirarse.

Fue entonces cuando la indignación se convirtió en odio; sin ser capaz de reprimir su ira, Jan Noach Du Fay acusó otra vez a los españoles de realizar actos de piratería, llegando incluso a asegurar que los corsarios hispanos habían enarbolado banderas negras, si bien con una pequeña cruz en lugar de la típica calavera filibustera. Además de las anteriormente citadas, el gobernador holandés denunció la captura de las balandras Catalina y Ángel Gabriel, la balandra Paquebot del capitán Francisco Langlois en la costa de la isla Blanca, y la balandra Esperanza, muy cerca de la caribeña isla de las Aves. Mientras, otro corsario de Trinidad había atacado las balandras María y Paciencia del capitán Jorge Maycock.

Especialmente mal sentó al holandés la insolencia del temerario corsario español Baltasar Carrión, que anunció a los cuatro vientos la intención de vengar la muerte de sus compañeros dominicanos, Juan Antonio Díaz de la Rabia y Pedro Borges, ahorcando a los capitanes responsables de su ejecución, y de mandar a galeras al primer contrabandista que cayese en sus manos. De nada sirvieron las lamentaciones del gobernador, ya que los corsarios españoles, cada vez más fuertes y envalentonados, siguieron haciendo de las suyas.

En 1722, el navío español Potencia interceptó en alta mar al barco holandés Duyvelant, mientras que en 1724 tenemos constatada la captura, por parte de Benito Socarrás, del pingue Jean Cornelis Calf, del capitán Nicolás de Vander Meer. Especialmente hiriente para el desconsolado Du Fay fue la arrogancia del corsario español José de Herrera, que le exigió el pago de ocho mil pesos a cambio de no atacar los barcos holandeses que navegasen cerca de su isla. Para colmo de males, los corsarios Juan Torena y Juan Bernardo no tuvieron mejor idea que desembarcar en Aruba, acompañados por su capellán, con el objetivo de bautizar a todos los indios que encontrasen en su camino.

A partir de 1728 el tráfico ilegal de mercancías por parte de ingleses, franceses y holandeses no hizo más que incrementarse. Ante esta nueva ofensiva, los corsarios españoles se vieron obligados a redoblar sus esfuerzos, pero ahora con la ayuda de los guardacostas reales y de la Armada española, que poco a poco fue recuperando su poder hasta convertirse en una seria amenaza para los intereses de las potencias europeas, especialmente Inglaterra.

Para la represión de los contrabandistas, la Corona también recurrió a las compañías comerciales, sobre todo a la Compañía Guipuzcoana, que disfrutaba del monopolio comercial de Venezuela. Mediante cédula de 25 de septiembre de 1728, se le permitió armar dos navíos artillados, acompañados de otras embarcaciones menores, para combatir el tráfico ilegal en las costas donde realizaban las principales transacciones comerciales.

Los primeros barcos de la Guipuzcoana, la fragata San Ignacio, de cuarenta y cinco cañones, y la Santa Rosa, de veintiséis, partieron del puerto de Pasajes en julio de 1730, acompañados por una galera de dieciséis cañones. ■



La fragata San Ignacio (El Glorioso) en su último combate, por Charles Brooking

PASEOS POR LA HISTORIA

CARTAGENA DE INDIAS

UNA CIUDAD DONDE DEJÓ HUELLA ESPAÑA

JAVIER RAMOS, creador de Lugares con historia

Una bella panorámica de Cartagena de Indias



Siglos de historia envuelven la monumental ciudad colombiana de Cartagena de Indias. Museos, edificaciones centenarias, turgentes playas y una animada oferta de ocio son solo algunos de los grandes atractivos que presenta este hermoso rincón latino que, no en vano, está considerado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. El pasado de Cartagena de Indias transporta al viajero a la época colonial española poblada por conquistadores, mestizos, esclavos, indígenas o piratas de todo pelaje y condición. Resultó ser una ciudad clave para el Imperio español de los Austrias.

Su origen data de 1553, cuando la ciudad fue conquistada por el madrileño Pedro de Heredia el 1 de junio, quien bautizó la ciudad a semejanza de la bahía de la Cartagena española. La posición estratégica de la urbe como puerto marítimo y comercial de primer orden pronto levantó la codicia de ingleses, franceses y holandeses, por lo que apremió la protección y defensa de Cartagena con el levantamiento de fortificaciones a su alrededor contra el enemigo en armas, como el Fuerte del Boquerón (ubicado donde hoy está el Fuerte de San Sebastián del Pastelillo), en pleno siglo XVI. No obstante, Cartagena de Indias no puedo evitar el asedio al que fue sometida por el Barón de Pointis a finales del siglo XVII.

La ciudad se armó de lo lindo: erigió dos baterías en cercanías de los baluartes de Santa Catalina y San Lucas, donde hoy está El Cabrero, que protegían el acceso por tierra desde el norte; dos baterías más se levantaron en Punta Icacos, que defendían la entrada por el sur; y dos baterías más en el sitio que hoy ocupa el baluarte de Santo Domingo, para proteger el acceso frontal desde el mar y desde la península de Bocagrande.

Los continuos ataques del corsario Francis Drake obligaron a la Corona española a mejorar aún más el proyecto de fortificación; para ello contrató al


Monumento a Blas de Lezo en Cartagena


Plaza Torre del Reloj

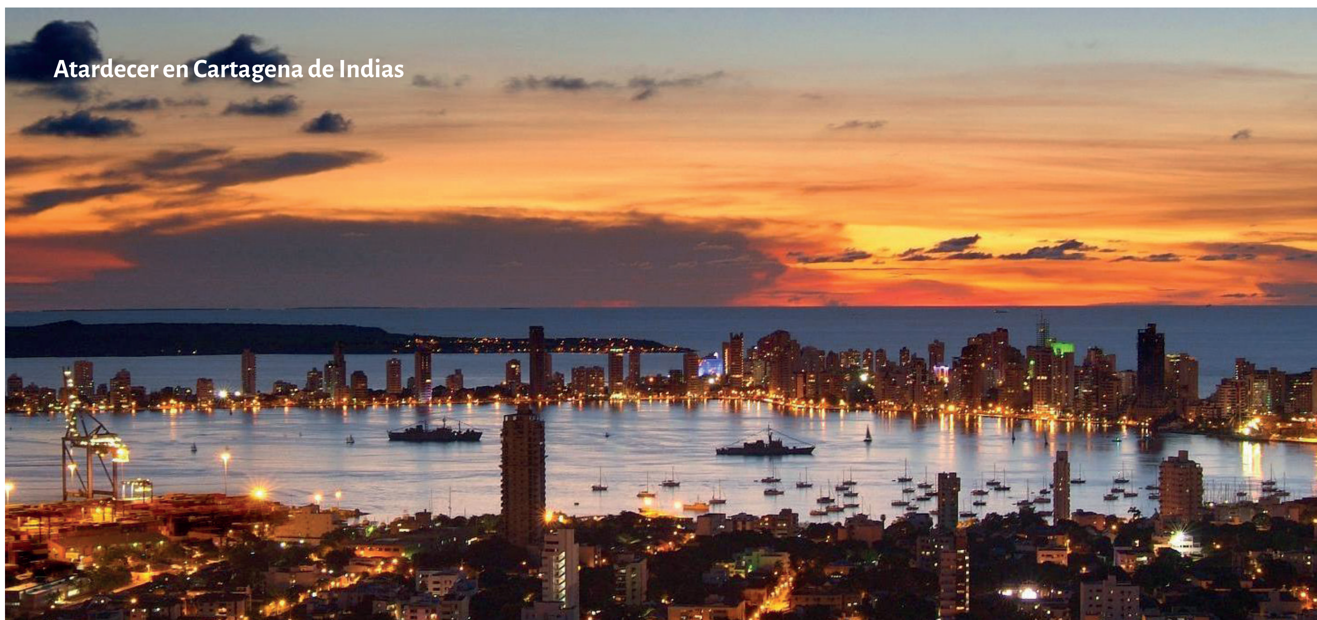
ingeniero italiano Bautista Antonelli, quien convirtió a Cartagena de Indias en la plaza mejor fortificada de América, con once kilómetros de murallas.

El gran militar y navegante español Blas de Lezo, que era cojo, tuerto y manco, fue el defensor clave de Cartagena de Indias frente al ataque inglés de 1741. El genio estratega de Lezo otorgó la victoria final española pese a una apabullante desventaja numérica.

El sitio de las tropas del almirante inglés Edward Vernon, con una escuadra compuesta por ciento ochenta y seis navíos y treinta y un mil cuatrocientos hombres, se había convertido en la flota más grande reunida hasta entonces y que no sería superada hasta el Desembarco de Normandía. Los españoles, con apenas seis navíos y tres mil hombres, humillaron a los ingleses y les provocaron entre ocho mil y once mil bajas.

Su origen data de 1553, cuando la ciudad fue conquistada por el madrileño Pedro de Heredia, quien bautizó la ciudad a semejanza de la bahía de la Cartagena española

La presencia española reforzó su labor con la llegada del Santo Oficio de la Inquisición, que extendió la misión evangelizadora hasta que la ciudad se independizó, circunstancia que sucedería el 11 de noviembre de 1811, hoy fiesta nacional de Colombia. La guerra de la Independencia española marcó el comienzo del declive de la que se había convertido en la capital virtual de la Nueva Granada, un virreinato del Imperio español establecido por la Corona en la última fase de su dominio del Nuevo Mundo.


Atardecer en Cartagena de Indias

El itinerario del viajero puede partir del centro amurallado que protege el centro histórico de Cartagena de Indias. Las calles y la peculiar arquitectura colonial presente en sus edificios de carácter civil, militar o religioso muestran la evolución experimentada a través de los años, desde su fundación, en el siglo XVI, hasta la actualidad.

Templos cristianos como las iglesias de la catedral y la popa, la parroquia de San Pedro Claver o la

Iglesia de San Pedro Claver


Castillo de San Felipe de Barajas

bóveda Santa Clara pueden completar una jornada inolvidable repleta de historia y patrimonio a raudales.

Tras la excursión llega la calma. Una exigente jornada en Catagena de Indias merece un descanso no menos agradable. La oferta de alojamiento en la ciudad colombiana, hoy abierta al turismo, es amplia y variada, y se acomoda al presupuesto de cualquier bolsillo; se puede reservar si se mira bien con antelación y aprovechando una gran variedad de descuentos.

Recorrer Cartagena de Indias en bicicleta es la mejor forma de visitar la ciudad. Con este tour guiado en español descubrirás los principales lugares del puerto más importante de Colombia. Otro gran motivo de interés en la ruta del viajero le conduce hasta el castillo de San Felipe, una imponente fortaleza levantada por los conquistadores españoles hace más de quinientos años como vigía de la ciudad, repleto de cañones y puerta de entrada a la misma.

La presencia española reforzó su labor con la llegada del Santo Oficio de la Inquisición, que extendió la misión evangelizadora

Cartagena de Indias alcanzó su máximo desarrollo en tiempos del Imperio español. Fruto de aquella época histórica en la que nuestro país dominó buena parte del mundo conocido son algunos otros destinos con historia que recomendamos, como el Monasterio de El Escorial, la obra arquitectónica cumbre de Felipe II, o el de Yuste, donde aguardó sus últimos días su padre y antecesor en la Corona española, Carlos I. ■

TRIBUNA

Loa a Hispania de Isidoro de Sevilla

JORDI NÚÑEZ ZARAGOZA

Isidoro de Sevilla, de donde era Obispo, natural de Cartagena, en su *Laus Hispaniae* (siglo VII), o en sus *Etimologías*, primera enciclopedia occidental, once siglos antes que la francesa, habla de la Hispania romana y la primera unificación política peninsular (incluida la actual Portugal) visigoda, fuente de la legitimación que buscaban para la comunión de la sociedad peninsular hispanorromana, proclamándose *totus Hispaniae rex*.

La loa de Isidoro a Hispania sería, pues, a toda la geografía física peninsular —la comunión de las actuales Portugal y España (y Andorra), con independencia de la geografía política actual—, por enunciar lo evidente, no a lo que entendemos hoy como España, e incluida la Narbonense, la antigua Septimania romana y la Occitania aragonesa. Un olvido recurrente, como la Hispania norteafricana o Hispania Tinguitana, con substrato hispanorromano, vándalo, alano (expulsados de la península por los visigodos) o bizantino, anteriormente a la conquista islámica.

Isidoro de Sevilla habla de la Hispania romana y la primera unificación política peninsular (incluida la actual Portugal) visigoda

Tras Leovigildo o Recaredo, se abandona el arrianismo por el cristianismo imperante en la sociedad de acogida, y se produce la unificación por Suintila (621-631) tras la *deditio* o rendición vascona —siquiera parcialmente—, y la expulsión de los bizantinos de sus posesiones en el levante, (menos de las Baleares). Las distintas dinastías visigodas que se sucedieron buscaron en la herencia de la Hispania romana un nexo de

unión peninsular y, además, legitimidad secular a su reinado.

Los reinos cristianos intentaron recuperar esa unidad tras la invasión islámica del 711, disputándose la supremacía o el protagonismo como reyes católicos, buscando que fuese su reino el aglutinador o catalizador de la recuperación de la Espanna visigoda y cristiana, que fue el al-Ándalus bajo la dominación islámica o Sefarad para los judíos, en lógica geográfica peninsular y concepción unitaria político-cultural, incluida siempre Portugal. Hay que aclarar el elemento «disruptor» del 711, que crea la discontinuidad que no padece el reino Franco.

Cuando san Isidoro o Alfonso X nombran a España no lo hacen como concepto geográfico, sino político y emotivo, identitario y substancial. Así, los reyes de Asturias o posteriormente León recurrieron a esa fórmula, *totus Hipaniae rex*, como fórmula legitimadora. El rey Alfonso X el Sabio recogió en su Escuela de Traductores de Toledo el acervo histórico y cultural de la patria visigoda, cristiana y unificada, arrebatada hacía cinco siglos, en el VIII: la Spania del planisferio del Burgo de Osma



«San Isidoro», por Bartolomé Esteban Murillo. Sacristía de la Catedral de Sevilla

del Beato de Liébana del 1086, donde se menciona claramente a Spania en la representación física de Europa.

Alfonso X recogía en su crónica el sentimiento de pérdida heredado de obras como *Spanie salus et gotorum regnum restaurari*, o *Salvar España y restaurar el reino de los godos*, crónica albeldense del año 881, con la pérdida cristiana reciente y con generaciones que escucharon relatos familiares casi directos.

En las mismas *Siete partidas* de Alfonso X, un referente para la historia del derecho como compilación y continuidad del derecho romano y visigodo en la España medieval, el mismo rey cita a *Espanna*, así escrita, como parte del continuum legislativo; continuidad, se decía, del acervo anterior y que se recogía en la cristiandad peninsular.

> **En las *Siete partidas* de Alfonso X, el mismo rey cita a Espanna, así escrita, como parte del continuum legislativo, continuidad del acervo anterior y que se recogía en la cristiandad peninsular**

La doble ene de *Espanna*, traslado fonético del topónimo latino *Hispaniae* al romance, pasó de ser una doble ene —por economía de espacio y tinta— a distintas soluciones, y derivó en castellano en la cedilla sobre la ene, nuestra eñe, a la *nh* galaico-asturleonesa-portuguesa o la *ny* valenciana, entre otros ejemplos. O, *exempli gratia*, «recuperar la patria», título expresivo, en la *Cronica historia legionense* del siglo XII, o la similar *La liberación de la patria*, de Rodrigo Jiménez de Rada, del siglo XIII, con título igualmente preclaro, contemporáneo a las Navas de Tolosa (1212) y partícipe de la «carga de los tres reyes» (el castellano, el navarro y el aragonés, con caballeros de León, de Portugal y de las órdenes militares) contra la invasión almohade, cuando se conjuraron los presentes «por nuestra Espanna», en la arenga del Arzobispo de Toledo, primado de España.

Qué patria era esa sino Hispania, Espanna, España?

La salida laminadora a la España secular de limitar el vocablo a un topónimo, a una etiqueta geográfica, no se sostiene, más aún cuando el propio vocablo de Cataluña se reduce a lo geográfico en un inicio (como Castilla, según recoge la propia web de la Generalitat, como «tierra de castillos») y enunciado fuera de las fronteras peninsulares. Y cuando se les llamaba «hispani» como gentilicio.

El nacionalismo catalán no quiere recordar las Navas de Tolosa (1212), como se citó, ni a Pedro II de Aragón, ni a la confabulaciones previas a la batalla, «por nuestra Espanna», ni la figura de su descendiente Jaume I y la obra *Salvar España*, mencionada por Jaime I de Aragón en el siglo XIII, y su salida de una reunión en París por el asunto occitano, muy airado y a viva voz: «Con ésto queda honrada toda España», escuchado por todos los presentes, según las crónicas. Ni siquiera Aragón, reino del que era rey. Gritó «toda España». Es inequívoco: para Jaime I defender los derechos de Aragón sobre Occitania era defender la herencia hispana desde la Septimania romana y la legitimidad cristiana peninsular.

Cuando, en el siglo XIII, el *Llibre dels Feyt* (o *Libro de los hechos*) afirmaba que Cataluña «és lo mellor regne d'Espanya, el pus honrat e el pus noble», poniéndolo en boca del propio Jaime I, es obvio que no estaba haciendo referencia a un proyecto político unitario sino a un marco comparativo, aunque no únicamente geográfico; el rey en ese mismo discurso hace un llamamiento para apoyar a Castilla, amenazada por la sublevación que en 1264 protagonizaban los musulmanes andalusíes;

y Jaime I apela para ello a la necesidad de salvar España, como idea y como fórmula.

Un ente político, España, que vehiculaba la idea de reconquista o recuperación del territorio peninsular en manos del musulmán, hasta el territorio norteafricano, una vez hispanorromano. Así, España no sería un mero marco geográfico; sería «el receptáculo de una comunidad cristiana específica que está siendo amenazada y respecto a la cual el rey se siente solidario; esa solidaridad no se cursa obviamente en beneficio del proyecto hegemónico de un rey, sino a favor de una comunidad culturalmente bien definida y políticamente estructurada en una colectividad de reinos», citando a Emilio Soria .

Otrosí, del historiador catalán Pere Tomich (siglo XV) podemos recoger las palabras: «Perderem, oh dolor, la Espanya [...] les comptes e reys ab lurs inmortals virtuts la recobraran», esto es: «Perderemos, oh dolor, España [...] los condes y reyes con sus juros e inmortales virtudes la recobrarán». A pesar de la falta de integración de los reinos surgidos de la resistencia cristiana al invasor musulmán, se tenía clara la naturaleza de las tierras peninsulares y la legitimidad de la reconquista del territorio perdido y de la profesión religiosa de las tierras hispanas. «Las Españas en los tiempos antiguos fueron poseídas por los reyes, sus progenitores; e que si los moros poseían agora en España aquella tierra del reino de Granada, aquella posesión era tiranía, e non juridicia. E por escusar esta tiranía, los reyes, sus progenitores de Castilla y de León siempre pugnaron por lo restituir a su señorío segund antes lo avia sido», según se recoge *ad litteram* de una carta de los Reyes Católicos al Sultán de Egipto, en respuesta a la solicitud de este para que cesaran las hostilidades contra los moros granadinos.

> España no sería un mero marco geográfico; sería «el receptáculo de una comunidad cristiana específica que está siendo amenazada»

Alfonso X enuncia que «los de Aragon et portogaleses et gallegos et asturianos: amigos, todos nos somos españoles, et entráronnos los moros la tierra por fuerca e conquiriéronnosla, et en poco estidieron los cristianos que a essa sazón eran que non fueron derraygados o echados della», cita recogida de la ya mencionada *Estoria de España*. ■

LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS

ESPAÑA CONTRA INGLATERRA



MARTÍ P. CORONADO



LAUS HISPANIAE